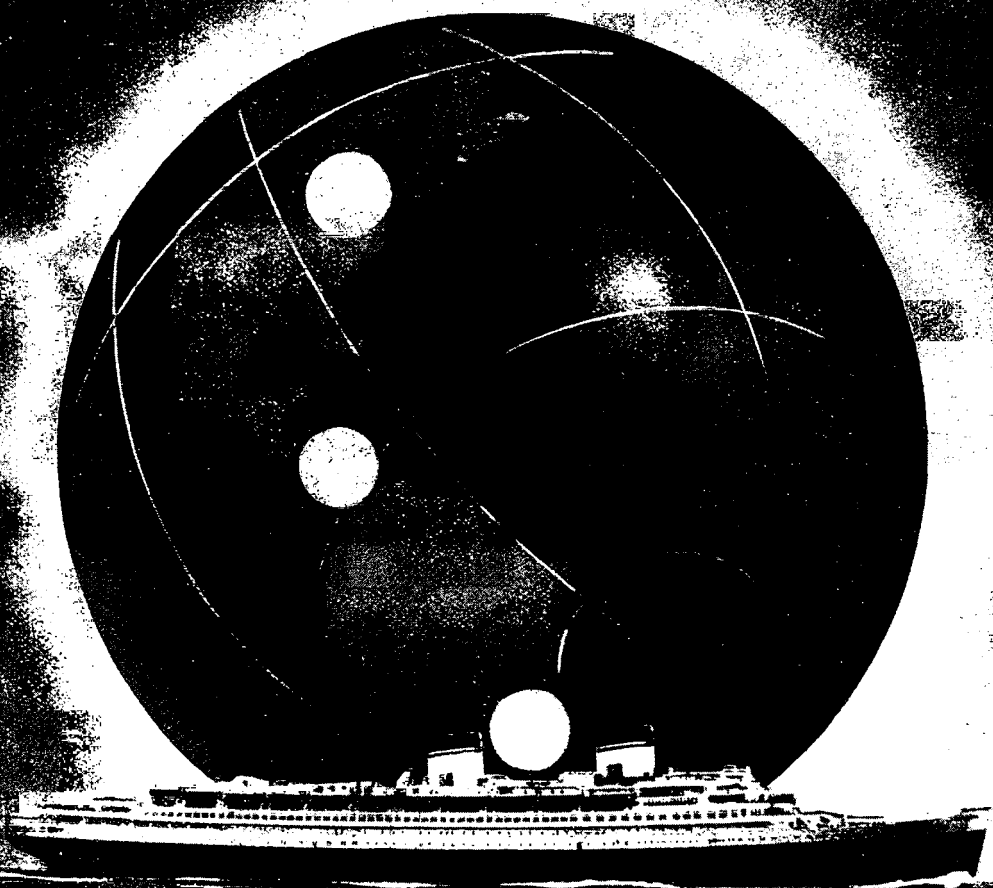
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 1 GENNAIO 1937 - XV E. F.

L'azione igienica
disinfettante, terapeutica
e benefica dell'Odol,
non solo sui denti, sulla
bocca, sulle glandole,
sulla gola ecc., ma
indirettamente su tutto
l'intero organismo
secondo il giudizio della
scienza e l'esperienza
pratica in migliaia
di casi, è vera-
mente efficace
e completa.
BELLEZZA DEI DENTI
Odol
Contenuto garantito:
85 centim. cubici d'Odol
Roma
Igiene della bocca
ODOL
ODOL
PASTA DENTIFRICIA
Odol

SERVIZI PER LE TRE AMERICHE
"ITALIA"
SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 1
GENNAIO

SOMMARIO

In copertina: Piazza della Vetra con la Basilica di S. Lorenzo, prima dell'inizio delle demolizioni (da un dipinto di Carlo Vitale).

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937

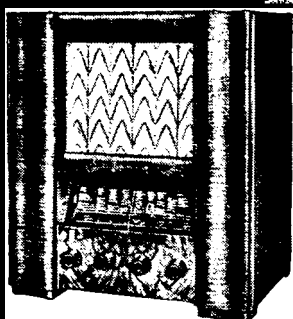
Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Fate la vostra scelta!

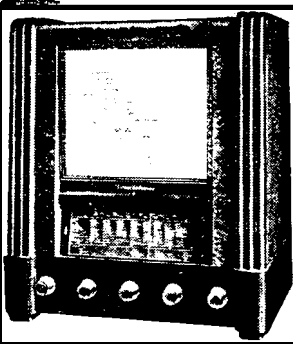
Radio supereterodine a cinque valvole onde medie lunghe corte

"Valvole serie Europea" - Circuito avente un altissimo grado di sensibilità - Grande amplificazione di bassa frequenza con potenza di 3 watt indistorti - Alta fedeltà di riproduzione - Scala parlante luminosa in cristallo colorato con l'indicazione di oltre 120 stazioni - Scala di sintonia visiva - Doppia presa di antenna con attacco per "antenna luce" - Presa addizionale per l'alimentazione di un secondo altoparlante. - Mobili elegantissimi di costruzione solida ed accurata.

GUIDONIA

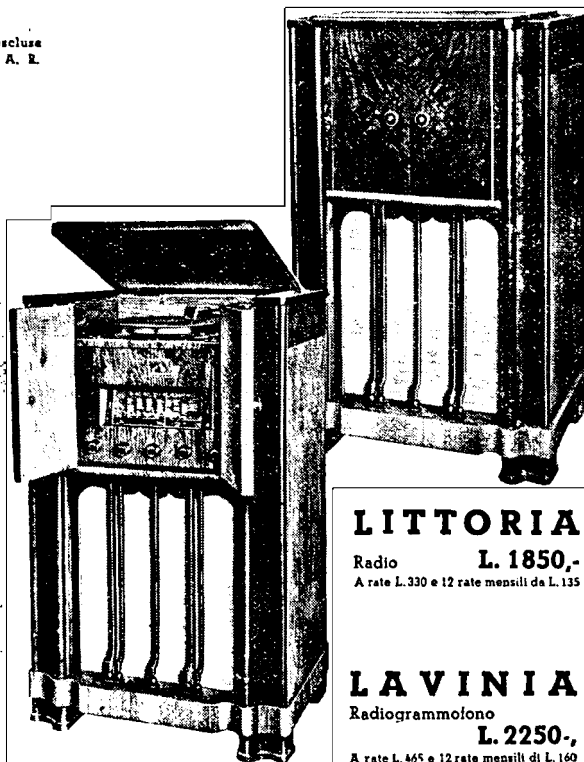
Radioricevitore a cinque valvole, onde medie e corte Alta sensib.

L. 1150,-

A rate: L. 320 - e 12 rate mensili da L. 75,-

Nei prezzi è esclusa la tassa E. I. A. R.

SABAUDIA

Radio **L. 1350,-**

A rate L. 290,- e 12 rate mensili da L. 95,-

LITTORIA

Radio **L. 1850,-**

A rate L. 330 e 12 rate mensili da L. 135

LAVINIA

Radiogrammofono

L. 2250-,

A rate L. 465 e 12 rate mensili di L. 160

MILANO	Gall. Vitt. Eman. N. 39
ROMA	Via Nazionale N. 10
ROMA	Via del Tritone N. 88-89
NAPOLI	Via Roma N. 266 - 269
TORINO	Via Pietro Micca N. 1

Audizioni e cataloghi gratis presso tutti i migliori negozianti di radio in Italia, Impero e Colonie.

LA VOCE DEL PADRONE

36 ANNI DI SPECIALIZZAZIONE NELLA RIPRODUZIONE DEI SUONI

T U R I S M O

La I Mostra del costume Pugliese-Lucano.

Fra le non recentissime manifestazioni di chiusura della VII Fiera del Levante, è forse passata in insufficiente rilievo, nella stampa italiana, la I Mostra del Costume, organizzata a Bari dal locale Ente Provinciale per il Turismo, col concorso delle Organizzazioni turistiche e dopolavoristiche della Puglia e della Lucania.

L'interessamento degli enti confratelli delle due regioni è riuscito a suscitare un vero e proprio spirito di emulazione fra le organizzazioni dei Dopolavoro comunali, per cui si è potuto procedere ad una selezione del ricchissimo materiale di cui ciascuna provincia poteva disporre, rinunziando a tutto quanto potesse minimamente diminuire la dignità e l'importanza della manifestazione, alla quale hanno dato, altresì, un cospicuo apporto le famiglie di più antico e più nobile casato.

La Mostra ha potuto così costituire uno dei più convincenti richiami turistici su questa parte della Penisola, che ha cento e un motivo per eccitar la meraviglia e lo stupore di numerose schiere di visitatori esteri, i quali, dopo essere giunti quaggiù al termine di un viaggio, senza aver seguito un preventivo altisonante itinerario, confessano di aver trovato in questi luoghi inattesi motivi di studio e di ammirazione.

L'enorme folla cosmopolita, che si stipava lungo gli ampî viali del quartiere fieristico, potè gioire di uno spettacolo che, per efficacia di ricostruzione storica, per varietà di quadri, per magnificenza di costumi, per organizzazione tecnica e per accuratissima scelta delle graziose indossatrici, raggiunse completamente lo scopo a cui mirava.

Per la Lucania, si può dire che la Mostra ha costituito un debutto nel campo delle manifestazioni folcloristiche, poichè i costumi di quelle Provincie, almeno da noi, non erano stati mai esibiti pubblicamente. La

Provincia di Matera ha mandato i superbi costumi di Ferrandina, di Stigliano e di Grassano, belli per ricchezza di forme e per la scelta dei colori, suggestivi per un certo senso di misticismo estetico, che pare ne abbia ispirato la linea.

Più ricca la partecipazione della provincia di Potenza, che dispone di un patrimonio folcloristico più vasto e più vario di quello della consorella lucana. Hanno partecipato al corteo, oltre al gruppo del Capoluogo, i gruppi comunali di Ruoti, Avigliano, Picerno, Tito, Oppido Lucano, con una superba varietà di vesti e di corredi, che prova le larghe possibilità di queste provincie nel campo folcloristico.

Si imponeva, quindi, la numerosa rappresentanza della Daunia. Il fastoso corteo nuziale settecentesco di Sannicandro Garganico, co' suoi personaggi vestiti di pesanti velluti arabescati in oro, non poteva non suscitare la più viva ammirazione, per ragioni estetiche non solo, ma anche per l'interpretazione storica del costume, che si ebbe quando il corteo cantò la tradizionale « capuana » e la « andrandlà ».

Caratteristico, accanto a questo, il gruppo montanaro di Monte S. Angelo, per i vestiti dai vivaci colori, per i gioielli che adornavano le donne e per la parte vocale, consistente nella recitazione

di mm. 124 e dell'altezza massima di mm. 30, portante scritto in rilievo nel centro l'anno di validità e in basso il numero progressivo di individuazione del veicolo, a sinistra una ruota di velocipede del diametro di mm. 13 e la cifra della tassa (L. 10 e L. 5), a destra la sigla della provincia e un disco entro cui è raffigurato un Fascio Littorio.

di brevi farse, nel canto della serenata nuziale e di altri cori caratteristici, al suono di mandole e fisarmoniche, che accompagnavano pure la tipica tarantella garganica.

Il vistoso gruppo dei costumi di Foggia non destò minore interesse con gli stilizzati vestiti maschili a pantaloni corti e uose alte, i coreografici abbigliamenti femminili dalle ampie gonne di seta e dai bustini di velluto arabescati in oro, e co' suoi suonatori di chitarra e di violino, accompagnati da fisarmoniche, nacchere, tamburelli, che in cerchio attorno al numeroso gruppo danzava, sul Piazzale delle Nazioni, la caratteristica tarantella.

La provincia di Bari, infine, figurò nel corteo con numerose comitive, rappresentanti soltanto le fogge più caratteristiche del suo dovizioso folclore. Ricchezza di numero, ricercatezza di qualità, perfezione di manifattura e finitura delle vesti, fra le quali alcuni autentici esemplari antichi, ecco il carattere prevalente dei gruppi provinciali baresi, che hanno trovato maggior rilievo nel settecentesco corteo nuziale di Gravina e nella cavalcata della Madonna del Bosco di Spinazzola.

Fastoso anche il carro della vendemmia di Altamura, e singolarissimi nella loro foggia primitiva i pastori di Alberobello.

La pienezza del successo ottenuto fu tanto più lusinghiera, in quanto il grande raduno venne allestito in pochi giorni. Esso riscosse l'unanime consenso di tutti i gruppi folcloristici della Puglia e della Lucania, che vantano antiche tradizioni d'arte e di bellezza e sono fieri di mettere in mostra questo inestimabile patrimonio, dai più non ancora conosciuto.

(*Fotografie del Dott. G. Accettura*).

*

Recenti norme legislative in materia di circolazione stradale.

Interesserà ai Lettori di conoscere in riassunto alcune disposizioni pubblicate recentemente sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno, che toccano da vicino gli utenti della strada, siano essi pedoni, ciclisti o automobilisti.

Con Decreto del 30 ottobre scorso, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 26 novembre 1936-XV, N. 274, il Ministro per le Comunicazioni ha stabilito le dimensioni e le caratteristiche dei contrassegni della tassa di circolazione per i velocipedi, per l'anno 1937, di cui all'art. 216 del Testo Unico per la Finanza locale. Per l'anno in corso il contrassegno per i velocipedi o macchine od apparecchi ad essi assimilabili sarà costituito da una targa in lamierino di alluminio, rettangolare, dello spessore di millimetri 0,3, della larghezza massima di mm. 124 e dell'altezza massima di mm. 30, portante scritto in rilievo nel centro l'anno di validità e in basso il numero progressivo di individuazione del veicolo, a sinistra una ruota di velocipede del diametro di mm. 13 e la cifra della tassa (L. 10 e L. 5), a destra la sigla della provincia e un disco entro cui è raffigurato un Fascio Littorio.

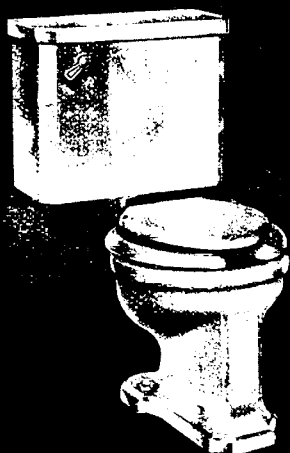
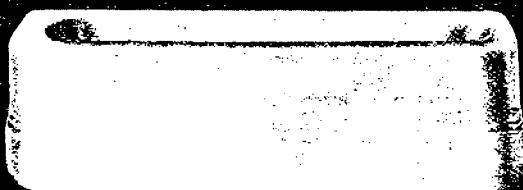
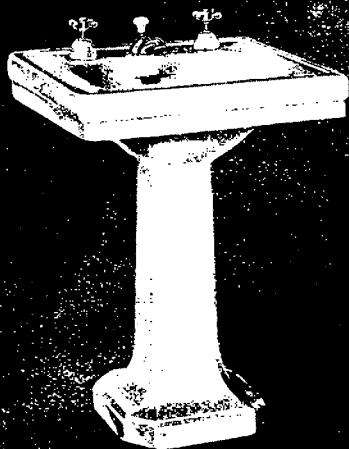
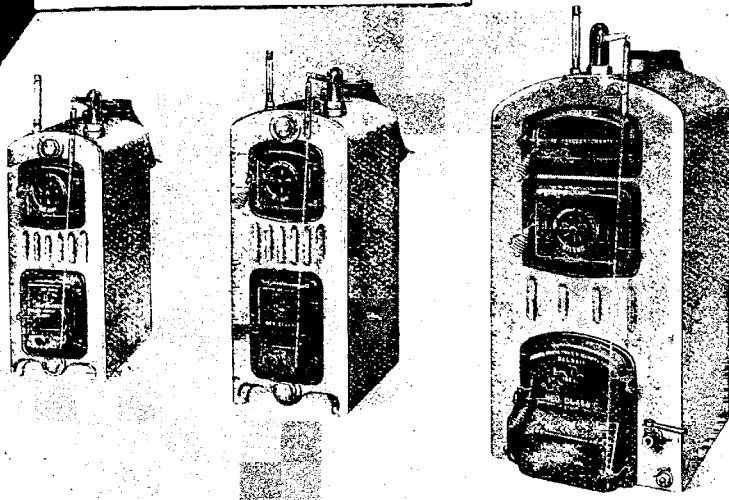
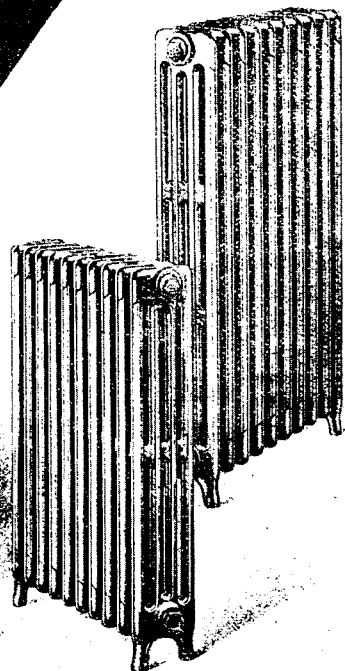
Nel numero del settembre scorso di questa Rivista, e precisamente a pag. *359*, davamo notizia del Decreto 1° giugno 1936-XIV del Ministro per le Comunicazioni, pubblicato sul N. 140 della *Gazzetta Ufficiale*, che rende obbligatoria l'adozione del segnalatore meccanico sugli autoveicoli menzionati nel Decreto stesso, a partire dalle date pure citate nel Decreto. Un Decreto dello stesso Ministro per le Comunicazioni, in data 27 novembre, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 4 dicembre 1936, N. 281, ha modificato parzialmente la portata della precedente disposizione, stabilendo che all'obbligo del segnalatore meccanico sono soggetti, oltre agli autoveicoli citati nel precedente Decreto, anche le automobili adibite a servizio di piazza. Inoltre, i termini per l'applicazione di dette norme sono stati così stabiliti: per tutti gli autoveicoli di nuova costruzione, 31 marzo 1937; per gli autoveicol già in circolazione: automobili adibite a servizio pubblico di linea, di piazza e di noleggio da rimessa, 30 giugno 1937; autocarri, automobili in servizio privato per trasporto di persone e cose e per uso speciale, 31 dicembre 1937; automobili in servizio privato per trasporto di persone, 30 giugno 1938. Agli autoveicoli già in circolazione e muniti di dispositivi efficaci a dare le segnalazioni previste, anche se non in tutto conformi alle norme del Decreto, è consentito di non apportare modifiche.

Infine, un Decreto di particolare importanza agli effetti della definitiva regolamentazione delle segnalazioni stradali è quello emanato dal Ministro per i Lavori Pubblici, di concerto con il Ministro per le Comunicazioni, in data 5 novembre scorso e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 4 dicembre, N. 281.

Quanti fra i nostri Lettori conoscono la complessa e vasta attività svolta dal Touring nel campo delle segnalazioni stradali, con l'imponente numero di più che 300.000 cartelli indicatori, potranno agevolmente rendersi conto della utilità, staremmo per dire della necessità, di una norma che disciplini in modo uniforme la segnalazione su tutte le strade italiane. Il Decreto stabilisce appunto che i cartelli da apporsi sulle strade pubbliche e sulle autostrade per segnalare agli utenti un pericolo, un divieto, un obbligo, oppure una semplice indicazione, devono avere dimensioni, forme, caratteristiche e colori identici a quelli risultanti dalle tabelle facenti parte integrante del Decreto.

È stabilito il termine del 28 ottobre 1937 per collocare i cartelli indicanti un pericolo e del 21 aprile 1938 per quelli indicanti un divieto o un obbligo, intendendosi che entro tali termini dovranno essere rimosse le segnalazioni già in uso, non conformi ai modelli ora approvati.

Importantissima è la disposizione dell'art. 3, in base alla quale i cartelli indicanti il nome dei Comuni e delle frazioni, la cui installazione è resa obbligatoria dall'art. 23 del Codice della Strada, debbono essere muniti di gemme catarifrangenti bianche, in modo da permettere nelle ore notturne la lettura delle indicazioni.

Il nostro Sodalizio desidera qui ricordare a tutte le Amministrazioni Comunali del Regno, che il proprio

L'ESSENZIALE PER
L'IGIENE ED IL BENESSERE
"Standard"
APPARECCHI SANITARI
in Porcellana Vetrificata
(Vitreous China)
Radiatori e Caldaie
" IDEAL NEO-CLASSIC "
per piccoli impianti in appartamenti, ville, casette, studi, ecc.
RADIATORI IDEAL & CALDAIE IDEAL
per impianti di riscaldamento in edifici di qualunque specie e grandezza
Gratis a richiesta opuscoli « A » con spiegazioni ampiamente illustrate
SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI
Casella Postale N. 930 - MILANO - Tel. 287835 - 287822

Ufficio Tecnico è perfettamente attrezzato per la fornitura di cartelli di località — così come di tutti gli altri tipi — con dispositivi catarifrangenti, a condizioni di particolarissimo favore (dato che dalle forniture esula ogni scopo di lucro) e con materiale di primissimo ordine e di fabbricazione esclusivamente nazionale.

Lo stesso Decreto ha opportunamente stabilito le segnalazioni che i ciclisti e i conducenti di veicoli a trazione animale debbono effettuare percorrendo le strade pubbliche, e cioè: braccio alzato verticalmente per indicare un rallentamento o un arresto; braccio sinistro o destro sporto lateralmente per indicare il cambiamento di direzione o di strada a sinistra o a destra. Inoltre, a norma della stessa disposizione ministeriale, anche i pedoni dovranno, d'ora innanzi, attenersi alle segnalazioni dei semafori a luci colorate. Nelle strade verso le quali il semaforo proietta luce verde i veicoli potranno proseguire in qualunque direzione, avvertendosi che quelli che svoltano a sinistra devono dare la precedenza a quelli che stiano per attraversare l'incrocio provenienti dal senso opposto. Tanto la voltata a destra quanto quella a sinistra dovranno essere effettuate a velocità ridottissime e con la massima cautela per l'incolumità dei pedoni che intanto attraversano la strada verso cui si proietta la luce rossa. I pedoni non possono attraversare la strada verso la quale si proietta la luce verde.

Nelle strade verso le quali il semaforo proietta luce rossa i veicoli debbono arrestarsi, in modo da lasciare libera la striscia di attraversamento pedonale; i pedoni possono attraversare, guardandosi dai veicoli che provengono dal centro dell'incrocio.

Nel caso, poi, di luce gialla proiettata dopo il verde, i veicoli trovantisi all'incrocio sgombreranno al più presto, mentre quelli sopraggiungenti si arresteranno prima della striscia di attraversamento pedonale. I pedoni non attraverseranno, ma dovranno trovarsi pronti per iniziare la traversata. Se invece la luce gialla è proiettata dopo il rosso, i veicoli debbono prepararsi a rimettersi in moto, i pedoni che già hanno iniziato l'attraversamento devono affrettarsi a raggiungere il marciapiede opposto e gli altri dovranno attendere il riapparire del segnale rosso, proiettato verso la strada da attraversare, prima di iniziare l'attraversamento stesso.

Di non minor rilievo l'altra norma contenuta nel Decreto, che regola i segnali da effettuarsi dagli agenti. Le braccia aperte e distese in direzione di marcia indicheranno via libera, corrispondendo al segnale di luce verde del semaforo; le braccia aperte e distese in direzione del senso di marcia corrisponderanno al segnale di luce rossa, significando via impedita; un braccio alzato verticalmente corrisponderà al segnale di luce gialla; un fischio prolungato arresterà tutta la circolazione.

È lecito sperare che, nell'interesse della circolazione, e quindi dei singoli e della collettività insieme, pedoni, ciclisti, automobilisti professino, per le recenti disposizioni — come per quelle da tempo in vigore — quell'ossequio intelligente che caratterizza la maturità e il civismo di un popolo.

Il nuovo Comune di Abetone.

Un recente Decreto-legge costituisce il nuovo Comune di Abetone, assegnandolo alla provincia di Pistoia, che provvederà ad assicurare, con la rapidità operosa del nostro tempo, la sistemazione e l'incremento dei servizi pubblici della zona.

Sono in corso i lavori per l'approvvigionamento idrico, la preparazione di comode piste e di vasti campi di sci; la costruzione di un rifugio alpino a quota 1800, ecc.

Dovrà infine il nuovo Comune essere dotato di più ampi e moderni alberghi.

ALI NEL CIELO

Il Consiglio dell'Aria.

La vastità dei problemi che interessano l'aeronautica — sia nel campo militare che in quello civile — ha determinato la recente costituzione, nel quadro dell'organizzazione aeronautica italiana, di un organo consultivo denominato « *Consiglio dell'Aria* ».

Il Consiglio dell'Aria — organo consultivo del Ministero dell'Aeronautica — è costituito:

dal Ministro della Forza Armata Aerea,
dal Sottosegretario di Stato,
dai Marescialli dell'Aria,
dai Generali di Armata Aerea e designati di Armata Aerea,
dai Generali di Squadra Aerea, quando siano investiti del comando effettivo di Squadra Aerea o di Zone Aeree Territoriali.

Possono partecipare ai lavori di detto Consiglio: i Direttori generali ed i capi degli enti centrali del Ministero, nonchè altri elementi appartenenti alla scienza ed all'industria, che abbiano una particolare competenza nelle questioni di volo.

Il Consiglio dell'Aria cessa di funzionare all'atto della mobilitazione e per la durata della guerra.

Nuovo bimotore da bombardamento « P. 32 ».

Tra le piu recenti realizzazioni dell'industria aeronautica italiana va segnalato il monoplano bimotore da bombardamento «P. 32», costruito dalla ditta Piaggio.

Il «P. 32» è munito di due motori Isotta Fraschini Asso XI R. C., della potenza di 812 CV ognuno. Le eliche sono a passo variabile in volo. L'ala è costituita da due longheroni a doppio T, con solette in *spruce* e anima in compensato. Il rivestimento è in compensato. La fusoliera è in legno, salvo la cabina di puntamento che è in acciaio. Lo stabilizzatore e i piani di deriva sono pure in legno, mentre i timoni sono in acciaio. Una doppia aletta di curvatura, un'aletta a fessura a funzionamento automatico e il carrello retrattile completano la concezione aerodinamica modernissima della macchina.

Caratteristiche principali dell'apparecchio:

apertura alare	m.	18
lunghezza	m.	16
altezza	m.	5,946
superficie portante	kg.	59
peso a vuoto	mq.	5750
velocità massima a bassa quota	km./h.	330
velocità massima a m. 5000	km./h.	400
tangenza	m.	7000
salita a m. 4000 in		15'

Il numero degli Allievi della R. Accademia Aeronautica elevato a trecento.

Il 30 maggio XIV il Ministero dell'Aeronautica disponeva che, per l'anno scolastico 1936-37, fossero ammessi a frequentare la prima classe del corso regolare della R. Accademia Aeronautica 75 allievi. Con successivo provvedimento del 10 luglio XIV il numero degli allievi veniva elevato a 150.

In relazione al programma di potenziamento delle forze aeree questo numero è stato ora raddoppiato: 300, infatti, saranno i giovani allievi destinati ad alimentare i quadri degli ufficiali in s. p. e. dell'Arma aeronautica, ruolo navigante.

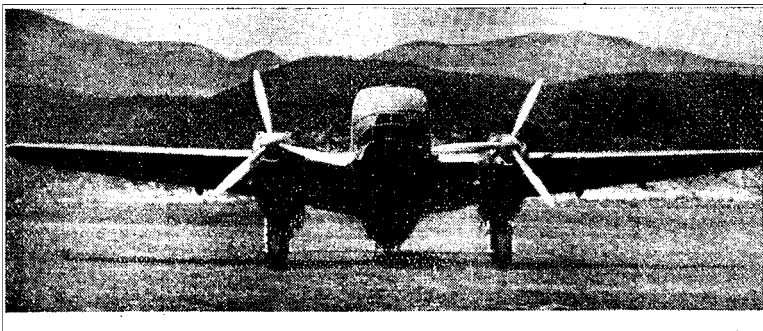
Concorso per 25 Sottotenenti nel ruolo Amministrazione.

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso a 25 posti di sottotenente in servizio permanente, nel ruolo Amministrazione del Corpo di Commissariato Aeronautico. Possono prendervi parte i candidati muniti di diploma d'abilitazione tecnica, rilasciato da un R. Istituto Tecnico o Commerciale.

Le domande, in carta legale, dovranno essere presentate non oltre il 15 gennaio p. v.

Iscrizioni alla Scuola di Ingegneria Aeronautica.

Sono aperte le iscrizioni, per l'anno accademico 1936-37, alla Scuola d'ingegneria aeronautica. Sono ammessi i laureati in ingegneria, che hanno conseguito la laurea presso una qualsiasi delle scuole del Regno. Il corso di studi dura un anno, al termine del quale, superati gli esami di laurea, viene conseguita la laurea in ingegneria aeronautica.

IL BIMOTORE « P [illegible] »

Borse di Studio del Ministero dell'Aeronautica.

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per l'assegnazione di 30 borse di studio, di L. 6600 ciascuna, per l'anno 1936-37: metà per la scuola di ingegneria aeronautica di Roma e metà per quella di Torino.

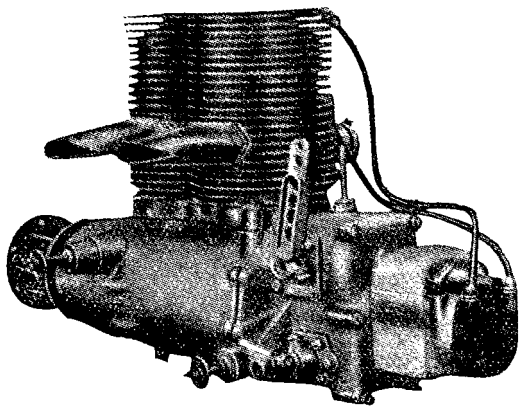
I concorrenti devono possedere la laurea di ingegneria, conseguita non anteriormente alla data del 1° luglio 1936.

* * *

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per titoli a sei borse di studio per specializzazione nelle costruzioni aeronautiche, di cui tre per il conseguimento della laurea in ingegneria presso la R. Scuola di ingegneria aeronautica di Roma, e tre per il conseguimento della laurea presso la R. Scuola di ingegneria aeronautica di Torino, per l'anno accademico 1936-37. L'importo di ciascuna borsa è di L. 6600, diviso in cinque rate.

Nuovi piccoli motori tedeschi.

Sono stati costruiti in Germania due nuovi tipi di motori di piccola potenza: l' « Arthur Deicke ADM 7 » ed il « ILO FL 2-400 ».

L'« ADM 7 » è un motore a due cilindri e due tempi, raffreddato ad aria; compressione 1 : 5,8; alesaggio

« ILO FL 2-400 »

78 mm.; cilindrata cmc. 750. La sua lubrificazione avviene mediante una miscela con rapporto dell' 1 : 25 fra olio e carburante. La sua potenza a 2600 giri al minuto è di 18 HP; peso kg. 28; dimensioni d'ingombro: lunghezza mm. 528, larghezza mm. 660. Il consumo di carburante-lubrificante ammonta a gr. 275 per HP/h.

Il motore « ILO FL 2-400 » è un motore a due tempi, con due cilindri (mm. 77 di alesaggio e mm. 86 di corsa), cilindrata cmc. 800. A 3000 giri, il motore rende 21-23 HP. Il suo peso (compreso il mozzo d'elica) è di kg. 38; esso consuma da 350 a 380 grammi per HP/h. di carburante-lubrificante. I suoi dati di ingombro sono: lunghezza mm. 715, larghezza mm. 295, altezza mm. 415.

Statistica della rete aerea mondiale.

Le cifre che seguono, tratte da una statistica sullo sviluppo che ha avuto la rete aerea mondiale dal suo inizio ad oggi, dimostrano il notevole progresso e l'importanza che sempre più assume il fattore aereo nella vita dei popoli.

	Rete mondiale	
	km.	km. volati
1919	4.800	1.600.000
1920	15.500	4.800.000
1922	25.600	9.065.600
1924	32.480	14.022.400
1936	445.120	238.947.200

Grecia – Servizi aerei.

In relazione alle convenzioni recentemente stipulate con l'Italia e la Polonia, per le linee di queste Nazioni facenti capo o transitanti per la Grecia, la « Société Héllenique des Communications Aériennes » stabilirà alcuni servizi di reciprocità. È stato prospettato al Governo un piano comprendente le seguenti linee:

1) Atene-Giannina-Corfù, che in un secondo tempo dovrebbe proseguire fino a Brindisi;

2) Corfù-Giannina-Salonicco-Alessandropoli;

3) Atene-Salonicco-Sofia-Bucarest. Questa linea dovrebbe essere attuata in accordo con l'Italia, a norma della convenzione italo-greca;

4) Atene-Alessandria, via isola di Candia.

Questa espansione dei servizi aerei ellenici sarà di grande utilità per lo sviluppo dei traffici nel Mediterraneo orientale.

Un idrovolante per 500 passeggeri.

Un ingegnere americano ha presentato all'Istituto delle Scienze aeronautiche di Hollywood un progetto di idrovolante transatlantico. Tale apparecchio, azionato da 4 motori di 50 mila CV ciascuno, ha eliche a cinque pale di diciotto metri di diametro. Ogni gruppo sarebbe composto da otto motori accoppiati su di un unico asse, facente capo a due eliche in tandem ravvicinate. È la soluzione, per quanto riguarda la disposizione delle eliche, adottata per la prima volta dall'Ing. Castoldi, nell'idrocorsa di Francesco Agello.

Ecco qualche dato sul mastodontico idrovolante: apertura alare 167 metri; superficie alare mq. 2780; profondità dell'ala all'attacco m. 26; spessore dell'ala all'attacco m. 4,90.

Roma-Tokyo in una settimana.

In occasione della XII Olimpiade, una società di navigazione aerea giapponese si propone di istituire alcune linee speciali celeri, allo scopo di agevolare il traffico aereo fra il Giappone e l'Europa. I lavori per lo sviluppo della rete aerea giapponese dovranno essere iniziati verso la fine del prossimo anno, dopo preventivi accordi con le principali società che gestiscono le aviolinee europee facenti capo a Berlino, Roma, Londra e Parigi. In seguito all'incremento delle linee aeree già esistenti sarà possibile raggiungere Tokyo, dalle predette città europee, nello spazio di una settimana circa.

Espansione dell'aviazione civile giapponese.

In una recente riunione, il Consiglio dei ministri giapponese avrebbe deciso l'espansione dell'aviazione civile secondo un piano quinquennale, che prevede una spesa complessiva di 200.000.000 di yen, pari a circa 1 miliardo e 100 milioni di lire. Verrebbero costruiti 8 nuovi aeroporti e 6 campi di atterraggio sussidiari, istituiti nuovi corsi di pilotaggio e migliorati gli esistenti, come pure verrebbe migliorato il materiale e riorganizzato l'Ufficio aviazione del Ministero delle Comunicazioni, ampliandone la competenza e le funzioni. Per intanto è stato inaugurato il nuovo attrezzatissimo aeroporto di Fukuoka (Kyushu) che diventerà il centro d'irradiazione di quasi tutte le aerolinee internazionali: Giappone-Formosa destinata ad essere prolungata verso Hong Kong, Singapore e Giava; Tokyo-Osaka, nonchè quella tra il Giappone e la Corea e il Manciukuò.

La traversata atlantica in 13 ore.

L'aviatore americano Jim Mollison, a bordo di un veloce monoplano Bellanca, ha vinto il primato della traversata dell'Atlantico, trasvolando da Harbour Grace (Terranova) all'aerodromo di Croydon in 13 ore e 16 minuti.

È la terza volta che l'aviatore traversa l'Atlantico settentrionale, avendo al suo attivo anche una traversata dell'Atlantico meridionale. Il tempo attuale è assai migliore di quello di ogni altro aviatore. Miss Amelia Earhart, nel 1932, impiegò, infatti, 13 ore e mezza, ma percorse una distanza minore.

A R T E

Recenti pubblicazioni.

Con un ritmo sempre più veloce procede la pubblicazione dell'opera monumentale alla quale ADOLFO VENTURI ha dedicato il meglio della sua prodigiosa attività. Esce ora, quale strenna di capo d'anno, il volume XXII della *Storia dell'Arte Italiana* (Milano, Hoepli), che nella serie ha il titolo di *Volume X, La Scultura del Cinquecento, Parte III*. Anche questo tomo è una gioia per gli occhi e per l'intelletto. Ottocentosettantatre illustrazioni, cui fa riscontro lo splendore di un testo perspicuo, dilettoso e purissimo nella forma, incisivo e freschissimo nel pensiero. In questa terza parte sono studiati gli scultori veneti, lombardi e toscani, e cioè: della seconda metà del Cinquecento Danese Cattaneo, Tiziano Minio, il Vittoria, il Campagna, l'Aspetti, i due Leoni, Annibale Fontana, il Tibaldi con la schiera dei decoratori del Duomo di Milano, i Della Porta, Pirro Ligorio, Stefano Maderno, il Cordier, il Giambologna, il Francavilla, Pietro Tacca, Pietro Bernini e una folla di molti altri, meno noti o meno operosi. Il metodo espositivo è quello adottato negli ultimi volumi di questa pubblicazione; strettamente documentario nella biografia di ogni artista e serrato, vigorosissimo, nel definire il carattere della sua arte.

* * *

Lo studio della cerchia romana di Como ha mosso FEDERICO FRIGERIO, nel suo bel volume *Antiche porte di città italiche e romane* (Como, Tip. Nani), a studiare le Porte urbane antiche, da quelle megalitiche del *Latium vetus* e dell'Etruria, a quelle di tutto l'Impero romano e alle bizantine; complessivamente più di 80. Bastano questi pochi dati per comprendere l'interesse e l'ampiezza dell'opera, condotta con profonda scienza e grande acume e arricchita da molte illustrazioni, da piante numerose, da alzati e da due carte. Opera, quindi, preziosa tanto per l'architetto quanto per lo storico dell'arte e per le persone colte.

* * *

Le *Chiese di Corsica* sono state metodicamente studiate e illustrate da ORESTE FERDINANDO TENCAJOLI (Roma, Desclée). Son più di cento i sacri edifici dell'isola mediterranea rivelati alla nostra curiosità, e più sarebbero stati se il viaggio dell'A. non fosse stato troncato da un ordine del prefetto di Aiaccio. Il metodo esauriente col quale è condotta l'opera fa rimpiangere che questa non sia stata condotta *ad unguem*. Comunque, abbiamo qui uno scrupolosissimo inventario al quale si può ricorrere con tutta fiducia, un'opera non ancora tentata con tale ampiezza e che auguriamo di vedere imitata in ogni regione italiana. Poco note le chiese di Corsica, ma degne d'interesse, tanto più in quanto la maggior parte delle opere d'arte da esse possedute sono d'importazione ligure o toscana o romana.

* * *

Un'opera essenzialmente documentaria pubblica CARLO GRIGIONI col volume *La pittura faentina dalle origini alla metà del Cinquecento* (Faenza, Lega), che tratta con maggiore ampiezza quanto scrisse sull'argomento il Valgimigli nel 1869. Con la maggior ricchezza delle fonti si precisano meglio le figure di Giovanni da Oriolo, di Francesco da Faenza, compagno di Andrea del Castagno in Venezia, di Giovan Battista Bertucci, di Michele e Iacopo Bertucci; vengono risolti alcuni dubbi intorno ad Antonio da Faenza (Antonio Mazzoni o Liberi) ed è proposta una soluzione del problema che l'A. sollevò pochi anni or sono intorno a Giovan Battista Utili. Questo pittore si deve ormai identificare con Giovan Battista Bertucci, mentre il gruppo di opere che va sotto il suo nome si dovrebbe assegnare a tale Maestro Biagio d'Antonio da Firenze, un nome finora sconosciuto.

* * *

Da Lipsia ci giunge un volume, *Rom*, di JULIUS R. HAARHAUS (E. A. Seemann), ottima opera di propaganda e di divulgazione per la conoscenza dell'Urbe e dei suoi dintorni. Naturalmente il punto di vista tanto dello scrittore quanto dell'illustratore è assai lontano da quello che potrebbe avere nel 1936 un libro italiano sullo stesso argomento. Infatti, in quest'opera la Roma dal 1870 in poi e specialmente la Roma Mussoliniana, orgoglio nostro, sono quasi ignorate. Nè ci sembra, anche prescindendo da ciò, che sia conservato il giusto equilibrio delle parti : così la trattazione della Città del Vaticano occupa 40 pagine con 43 illustrazioni, ma di quelle solo un terzo di pagina e di queste un'unica illustrazione sono dedicate alla Pinacoteca Vaticana. Per concludere, un'opera che, meglio equilibrata e con una più adeguata comprensione della nostra vita moderna e contemporanea, riuscirebbe perfetta.

COMUNICAZIONI

Alcuni dati sull'esito dei nostri biglietti festivi.

Ecco alcuni dati molto eloquenti sull'ottima riuscita dei nostri biglietti festivi, che si rilasciano, entro il raggio di 250 km., al sabato e alla domenica, con validità fino alle 12 del lunedì.

Nell'esercizio 1933-34 si sono venduti circa 2.300.000 biglietti, con un introito di 28.000.000 di lire. Nel successivo esercizio 1934-35 se ne sono venduti più di 5.000.000, con un introito di circa 56.000.000 di lire. Nell'esercizio 1935-36, le vendite sono state di circa 8.000.000, con un introito di circa 94.000.000. Dunque, dal primo all'ultimo degli esercizi innanzi considerati il numero delle vendite si è quasi quadruplicato e quello degli introiti quasi quintuplicato!

In questi ultimi tempi sono molto aumentati i viaggi collettivi (per i quali è concessa la riduzione del 70 %): il rapporto tra il numero dei viaggiatori in gruppo, confrontati coi viaggiatori isolati che si servono della riduzione dei festivi (gli isolati hanno la riduzione del 50 %) è presso a poco da 1 a 7.

È da credere che l'ottimo risultato sia dovuto, oltrechè al senso di maggior desiderio di vita all'aria libera, prevalso nella nostra popolazione in questi ultimi anni, anche alle notevoli e opportune modificazioni ed innovazioni introdotte nei biglietti stessi dall'Amministrazione ferroviaria. Infatti, dal 1931, quando i biglietti furono istituiti solo per determinate destinazioni e con norme più restrittive delle attuali, non poche sono state le modificazioni e tutte a maggior favore del pubblico.

Nuove facilitazioni per la Sicilia.

Le facilitazioni che annualmente si accordavano per la Sicilia, in occasione delle manifestazioni promosse dall'Ente « Primavera Siciliana », sono state completamente riorganizzate, per l'anno 1937, su nuove basi e in relazione a nuovi criteri.

Esse risultano notevolmente ampliate rispetto al passato. Infatti, per un certo numero di anni queste facilitazioni avevano carattere stagionale ed erano state estese fino ad un periodo di sette mesi; poi, in relazione al R. D. L. 21 gennaio 1935, N. 76, che limitava a quattro mesi il periodo di durata massima delle facilitazioni in genere per località, vennero ristrette al periodo dal 15 gennaio al 15 maggio. Ora per il 1937, pur rispettandosi i limiti del decreto legge, con opportuna distribuzione delle facilitazioni fra le varie località della Sicilia, si è data una maggiore estensione all'applicabilità delle facilitazioni stesse e nel complesso esse risultano molto migliorate.

PROCURATE NUOVI SOCI AL TOURING CLUB ITALIANO

Le facilitazioni sono accordate per periodi diversi a seconda che il viaggio venga effettuato in destinazione di una delle località comprese nei seguenti gruppi:

Dal 1° al 31 gennaio: Palermo, Catania, Ragusa, Caltanissetta, Sciacca e Porto Empedocle.

Dal 1° febbraio al 15 maggio: Taormina, Siracusa, Marsala, Enna ed Agrigento.

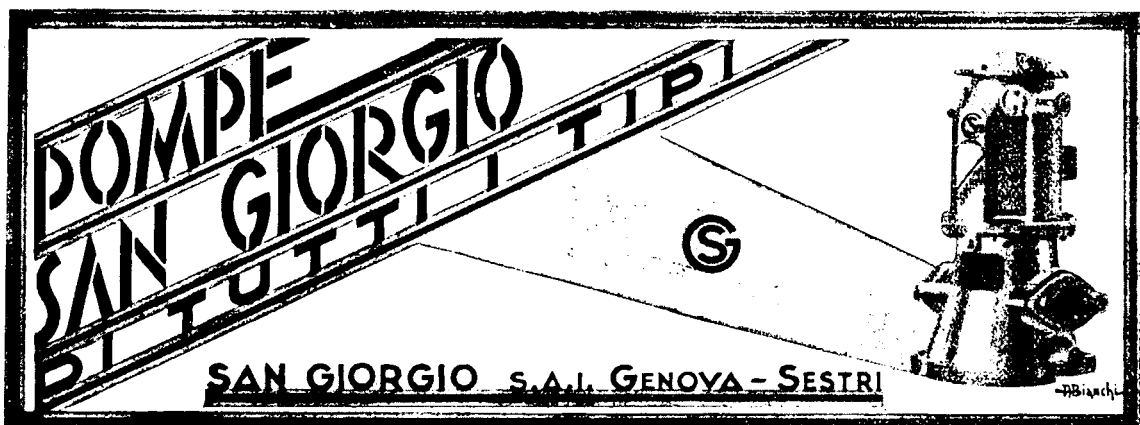
Dal 16 maggio al 31 agosto: Messina, Acireale, Noto, Termini Imerese e Castelvetrano.

Dal 1° settembre al 15 ottobre: Trapani, Cefalù, Milazzo, Caltagirone e Vittoria.

Dal 16 ottobre al 31 dicembre: Palermo, Catania, Ragusa, Caltanissetta, Sciacca e Porto Empedocle.

Come si vede, per l'intero anno 1937 la Sicilia fruirà di facilitazioni, per le quali sono stabilite le riduzioni e le norme indicate appresso:

A. – *Per i viaggiatori provenienti dal continente - dalla Sardegna* è concessa la riduz. del 50 % per i viaggi di andata-ritorno ad una delle suddette località. I bioglietti hanno la validità di 30 giorni, che può essere prorogata una o più volte, fino ad altrettanti, prima della scadenza, mediante il pagamento del 2 % per ogni giorno di proroga: la prima proroga non può essere inferiore ai 5 giorni. Tengasi peraltro presente, ad evitare irregolarità, che tanto la corsa di andata, quanto quella di ritorno, debbono ciascuna essere effettuate, fermate comprese, entro i limiti di validità dei biglietti di corsa semplice (1 giorno di validità ogni 100 km., oltre i 200 km.).

Come facilitazione accessoria è concesso ai viaggiatori muniti di biglietti staccati ad una stazione distante almeno 300 km. dalla località sicula di destinazione, di acquistare — durante la validità del biglietto e su semplice presentazione di esso — biglietti di corsa semplice a tariffa ridotta del 50 % per qualsiasi località interna dell'isola.

B. - *Per i viaggiatori provenienti dall'interno della Sicilia* è parimenti concessa la riduz. del 50 % per i viaggi di andata-ritorno alle località suaccennate. I biglietti hanno la validità di 5 giorni se emessi per distanze fino a 200 km. e di 10 giorni se emessi per distanze superiori.

C. – *Per i viaggiatori provenienti dall'estero o dalle colonie e possedimenti italiani* è concessa la riduzione del 60 % per i viaggi individuali di andata-ritorno alle località suaccennate. I biglietti sono validi 60 giorni, prorogabili fino ad altrettanti col pagamento del 2 % per ogni giorno di proroga: essi dànno diritto ad un numero illimitato di fermate intermedie senza formalità.

Come facilitazione accessoria è concesso ai viaggiatori, muniti di tali biglietti, di poter acquistare altri biglietti a riduzione (50 % sul continente, 60 % per le relazioni interne dell'isola).

Inoltre i viaggiatori muniti di biglietti turistici di libera circolazione, validi 6, 15 e 30 giorni, possono, recandosi agli uffici della « Primavera Siciliana » di Palermo, Siracusa, Catania, Taormina e Agrigento, ottenere una proroga di validità gratuita rispettivamente di 4, 5 o 10 giorni. Per tale proroga, una volta ottenuto il visto del Comitato, occorre poi presentarsi alla stazione ferroviaria.

D. – *Tanto per i viaggiatori provenienti dal continente o dalla Sardegna, quanto per quelli provenienti dall'estero o dalle colonie e possedimenti italiani* è consentito di poter effettuare il percorso via mare tra Napoli e Palermo, sia nell'andata-ritorno, sia soltanto in una delle

corse. In tal caso sui prezzi del percorso marittimo è accordata la riduzione del 30 %.

Abbiamo così riassunto le principali norme delle facilitazioni accordate per i viaggi in destinazione della Sicilia durante l'anno 1937, in occasione delle manifestazioni promosse dall'Ente « Primavera Siciliana ». Raccomandiamo tuttavia ai lettori, che avessero bisogno di conoscere maggiori dettagli, di rivolgersi direttamente alle biglietterie ed agenzie di stazione.

Facilitazioni ferroviarie della « Peregrinatio Romana ad Petri Sedem ».

Sono prorogate per tutto l'anno 1937 le facilitazioni ferroviarie della P.R.A.P.S., la quale prevede la riduzione del 50 % per i viaggi individuali a Roma ed ai santuari italiani e la riduzione del 70 % per i viaggi in comitiva (minimo 4 persone) dei provenienti dall'estero. Rivolgersi alle agenzie di viaggio e alle biglietterie di stazione per maggiori dettagli.

È cessata, invece, l'applicazione della riduzione del 70 % per viaggi individuali a Roma, disposta in occasione dell'Esposizione Mondiale della stampa cattolica.

Andata in vigore dei nuovi biglietti di abbonamento a carattere regionale.

Per quanto ne abbiano già parlato i giornali quotidiani, riteniamo opportuno ricordare anche qui ai nostri lettori che il rilascio dei nuovi biglietti di abbonamento a carattere strettamente regionale ha avuto inizio dal 1° gennaio 1937.

Essi presentano, come prezzi, una riduzione di circa il 35 % in confronto degli abbonamenti ordinari. Ne esistono 16 serie, in relazione alle varie regioni dell'Italia Continentale. Non sono stati istituiti abbonamenti simili per la Sicilia e per la Sardegna, perchè per queste isole già esistono le serie IV e IX, che comprendono rispettivamente le linee di ciascuna delle due isole e che già presentano una riduzione maggiore (40 %) in confronto della tariffa degli abbonamenti ordinari.

Facilitazioni ferroviarie per gli sports invernali.

Per favorire gli sports della neve, è consentita, nel periodo dal 20 dicembre 1936 al 20 febbraio 1937, l'emissione di biglietti di andata-ritorno, a tariffa ridotta del 50% in destinazione delle seguenti stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie secondarie.

Agordo; Aosta (per Cogne); Aquila (per Gran Sasso); Asiago; Bardonecchia; Bergamo (per Val Brembana, Bondione, Castione Presolana); Beseno, Biella (per Oropa); Bolzano; Borgo Valsugana; Brennero; Brescia (per Valle Trompia, Valle Sabbia); Bressanone; Brunico; Campo Tures; Catanzaro (per la Sila); Cavalese; Colle Isarco; Cosenza (per la Sila); Celano (per Ovindoli e Roccadimezzo); Châtillon (per Valtournanche); Chiavenna (per Madesimo); Cortina d'Ampezzo; Dobbiaco; Domodossola (per Val Formazza); Edolo (per Ponte di Legno); Feltre (per S. Martino di Castrozza); Grigno; Limone di Piemonte; Malles Venosta; Monguelfo Bagni di Monguelfo; Norcia (per Forca Canapine); Ora; Ortisei; Oulx Claviere Sestriere; Plan Val Gardena; Ponte all'Isarco; Ponte San Martino (per Gressoney); Pracchia; Predazzo; Pré S. Didier (per Courmayeur); Rieti (per Terminillo); Rivisondoli; Roccaraso; Rovereto; S. Candido; S. Cristina; Selva; Sluderno Glorenza; Spondigna Prato in Venosta; Stresa Borromeo (per Mottarone); Tarvisio; Tirano (per Bormio); Tolentino (per Sarnano);

Trento; Tresenda A. T.; Urbisaglia (per Sarnano); Valdaora; Varallo Sesia; Verres (per Brusson e Champoluc); Villabassa; Vipiteno.

I biglietti sono validi per iniziare il viaggio di ritorno entro il termine di 30 giorni dalla data di rilascio (compreso il giorno di emissione).

Tanto nel viaggio di andata quanto in quello di ritorno sono ammesse le seguenti fermate: una da km. 201 a 400, due da km. 401 a 600, tre da km. 601 a 800, quattro da km. 801 a 1000, cinque oltre i km. 1000, nessuna fermata è consentita per i percorsi fino ai 200 km.

Il viaggio di ritorno non può essere iniziato *prima che siano trascorsi 6 giorni dalle ore 24 del giorno di arrivo nella stazione destinataria del viaggio di andata.* A tal uopo il viaggiatore deve curare, all'arrivo in quest'ultima stazione, che gli venga vidimato il biglietto dalla stazione stessa.

Il viaggiatore ha facoltà di incominciare il viaggio di ritorno da qualunque stazione compresa nell'itinerario del biglietto, purchè tale stazione faccia parte di quelle per le quali sono concesse le presenti facilitazioni e purchè sia trascorso il prescritto periodo di permanenza.

La vidimazione del biglietto per iniziare il viaggio di ritorno dalle stazioni di Bardonecchia, Brennero, Dobbiaco, Domodossola, S. Candido, Tarvisio è subordinata alla presentazione di una dichiarazione attestante l'avvenuto soggiorno di almeno 6 giorni nella località, rilasciata dal Comitato Provinciale del Turismo o dalla locale Azienda Autonoma di Cura e Soggiorno o, in mancanza, dal Podestà del Comune.

I biglietti sono prorogabili prima della scadenza, una o più volte, fino a raddoppiare la loro primitiva validità, verso pagamento per ogni giorno di proroga del 2% del prezzo integrale del biglietto. La prima proroga deve essere almeno di 5 giorni.

Per i viaggi dei ragazzi dai 4 ai 10 anni, in servizio interno sulle FF.SS., si applica la metà del prezzo stabilito per gli adulti.

Sopratasse speciali per il trasporto aereo delle corrispondenze, in vigore dal 1° dicembre 1936-XV.

Per l'interno del Regno, Isole italiane dell'Egeo e Colonie italiane dell'Africa Settentrionale:

Lettere, cartoline, vaglia, cartoline illustrate, biglietti da visita, partecipazioni e fatture commerciali, ogni 15 grammi o frazione .... L. 0,50

Manoscritti, stampe, campioni e pacchetti, ogni 50 grammi o frazione .... L. 0,80

per le lettere provviste della sopratassa di espresso, ogni 15 grammi o frazione .... L. 0,25

Per le Colonie italiane dell'Africa Orientale:

per ogni specie di corrispondenza, ogni 5 grammi o frazione .... L. 1 —

Per tutti i Paesi europei (eccettuata l'Albania, l'U. R. S. S. — oltre Mosca —, la Repubblica di S. Marino e Città del Vaticano):

per ogni specie di corrispondenza, ogni 20 grammi o frazione .... L. 1 —

Per l'Albania, Repubblica di S. Marino e Città del Vaticano:

Come per l'Italia.

Per l'U. R. S. S. (oltre Mosca, parte europea):

per ogni specie di corrispondenza, ogni 20 grammi o frazione .... L. 3 —

Per gli altri Paesi dell'estero, e per quanto riguarda gli orari della rete aerea nazionale e dei principali collegamenti esteri, come pure per le eventuali variazioni che possono verificarsi nelle sopratasse per taluni Paesi, i lettori possono consultare presso tutti gli Uffici postali il « Bollettino mensile » pubblicato a cura dell'Amministrazione, e che è anche in vendita presso la Libreria dello Stato e presso i librai concessionari residenti in ogni capoluogo di provincia.

Per l'invio della corrispondenza « via aerea » giova però tener presente che:

1) le corrispondenze dirette nei Paesi sprovvisti di servizio aereo possono utilizzare le linee aeree che toccano Paesi vicini, col pagamento delle sopratasse stabilite per questi ultimi;

2) la sopratassa si corrisponde mediante gli speciali francobolli di posta aerea, ma può essere rappresentata anche da francobolli comuni;

3) i francobolli di posta aerea sono validi soltanto per il pagamento della sopratassa speciale di trasporto aereo e non sono ammessi pel pagamento di altre tasse postali;

4) le corrispondenze per l'estero possono essere inoltrate per via aerea anche fino ad un punto intermedio del percorso aereo utilizzabile; in questo caso vanno affrancate con la sopratassa stabilita per il Paese dove ha termine il percorso aereo richiesto e devono recare la dichiarazione: « Par avion jusqu'a... »;

5) le corrispondenze ordinarie che pervengono agli Uffici dopo la partenza del velivolo che avrebbe dovuto trasportarle, sono inoltrate col primo mezzo utile, purchè possano giungere a destinazione prima che vi arrivi il successivo aeromobile; le raccomandate invece sono sempre inoltrate « via aerea » indipendentemente dal ritardo che possano subire, senza dar diritto al mittente ad alcun rimborso delle sopratasse pagate.

Pacchi diretti all'estero.

Allo scopo di regolare i pagamenti delle merci contenute nei pacchi da esportare verso i Paesi esteri coi quali esistono accordi di « clearing », la R. Dogana richiede che detti pacchi siano sempre accompagnati dalle prescritte denuncie mod. esportazione 1 in quattro esemplari. Al momento dell'uscita del pacco dall'Italia, uno di detti modelli viene restituito dalla Dogana all'Amministrazione postale, che lo invia, in piego aperto, come manoscritto raccomandato, al mittente del pacco.

Pacchi con assegno.

Il limite massimo dell'assegno per i pacchi postali diretti nel Lussemburgo è stato stabilito in lire sessanta.

Pacchi diretti a militari e corpi militari in A. O.

Per le spedizioni di pacchi diretti a militari con indirizzo generico di « A. O. » vigono tuttora restrizioni nei riguardi del loro contenuto. Essi possono pertanto contenere soltanto indumenti personali, biancheria, materiale fotografico, stampati, carta da lettere, medicinali, profumerie, ecc., con esclusione di cibarie, dolciumi e, in via assoluta, di qualsiasi oggetto di valore. Tutti i pacchi che risultassero contenere oggetti non ammessi, vengono senz'altro respinti ai mittenti.

Variazione alle tariffe dei pacchi per l'estero.

Col 1° dicembre 1936-XV sono state modificate *tutte* le tasse per la spedizione dei pacchi all'estero.

Il Bollettino con la nuova tariffa per ciascun Stato e per ciascuna via di trasmissione è visibile presso tutti gli Uffici postali del Regno.

Sono state del pari aumentate le tasse per i seguenti servizi speciali:

Tassa di assicurazione. – L. 2,50 per ogni pacco, più L. 2,50 per ogni 300 franchi oro o frazione di 300 franchi oro del valore dichiarato.

Diritto di assegno. – L. 2,50 per ogni pacco, più il mezzo per cento sull'importo dell'assegno, se questo deve essere rimborsato con mandato internazionale, e L. 1,50 per ogni pacco il cui importo deve essere versato in Conto Corrente postale.

Diritto di recapito per espresso. – L. 4 per ogni pacco.

CONOSCERE GLI ISTITUTI SCIENTIFICI ITALIANI!

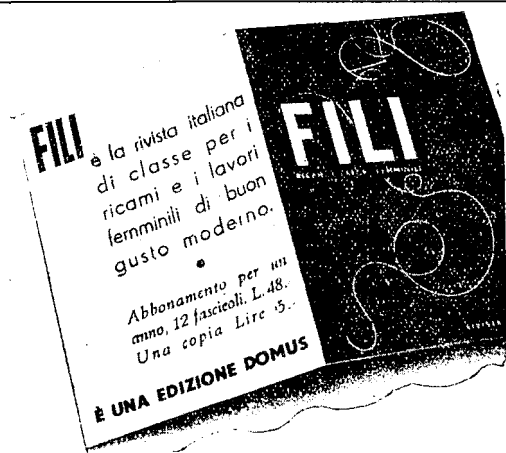
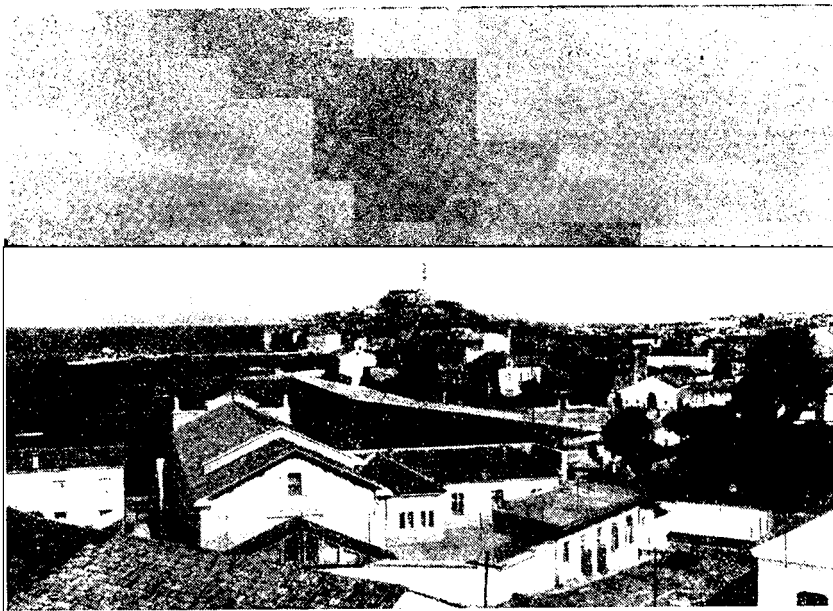
L'Istituto Italo-Germanico di Biologia Marina di Rovigno d'Istria

E' ormai consuetudine inveterata per lo studioso italiano varcare le Alpi ed i mari per andar fuori d'Italia a visitare una qualunque istituzione scientifica, anche se gli è noto che esistono in Italia istituzioni simili e, magari, di importanza maggiore. Al ritorno in Patria egli sente il bisogno di scrivere meraviglie sul suo viaggio e su quanto ha visto in questo o in quello Istituto, Museo, Scuola, ecc., segnalando magari come novità assolute procedimenti e preparazioni in uso, da varî anni, in Italia.

Con questa propaganda... disfattista nei riguardi degli Istituti scientifici italiani non si può pretendere altro risultato se non quello di sempre più disconoscerli. Si spiega così come i frequentatori dell'Istituto di Biologia Marina di Rovigno d'Istria siano stati, nel quinquennio 1931-1936, soltanto 126, dei quali 122 stranieri, in maggioranza germanici, e 4 italiani! Io stesso, confesso, mentre non ignoravo l'esistenza di consimili Istituti stranieri, conoscevo poco o nulla intorno a questo nostro Istituto istriano. Fu la necessità di non allontanarmi molto da Milano che mi fece scegliere l'Istituto di Rovigno per i miei studi di ricerche sulle *Teredini*, i terribili silofagi marini (1).

Origine e finalità dell'Istituto.

L'Istituto fu fondato nel 1891 dal Dott. Otto Hermes, allo scopo principale di servire da stazione raccoglitrice di materiale vivente per l'*Aquarium* del giardino zoologico di Berlino, del quale egli era direttore, e, solo in misura minore, per scopi scientifico-sperimen-

(1) In corso di stampa: *Raffaele Cormio*, « Le Teredini, distruttrici dei legni immersi nei mari ».

ROVIGNO D'ISTRIA COL SUO SICURO PORTO DI VAL DI BORA E DI VAL DI SANTA CATERINA (*Fot. Capello*)

tali. Di qui la tuttora esistente antica targa *Aquarium,* sovrastante il cancello d'ingresso dell'Istituto di Rovigno, la quale, oggi, credo non abbia più ragione di essere dal momento che, come vedremo in appresso, l'Istituto è ormai assurto a qualche cosa di più della comune funzione di... acquario.

Nel 1911 l'Istituto passò in proprietà della *Kaiser Wilhelms Gesellschaft zur Forderung der Wissenschaften* (Società Imperatore Guglielmo per il Progresso delle Scienze) con un vasto programma, in gran parte non attuato causa la grande guerra. Dopo la redenzione dell'Istria, l'Istituto venne assunto dal R. Comitato Talassografico Italiano, con la denominazione di « Istituto di Biologia Marina per l'Adriatico». L'alto consesso lo trasformò e lo riorganizzò, arricchendolo anche del materiale scientifico e bibliografico di un istituto austriaco di Stato: la Stazione Zoologica di Trieste.

Nel 1931, con legge del 9 aprile, venne costituito, per la gestione dell'Istituto, il Consorzio Italo-Germanico, con dotazione annua di L. 300 mila, equamente ripartita fra il R. Comitato Talassografico Italiano, per l'Italia, e la Società Imperatore Guglielmo per il progresso delle Scienze, per la Germania, con direzione e personale scientifico autonomo, ma con personale d'ordine e amministrazione in comune.

L'Istituto, dunque, ha un direttore (il Prof. Massimo Sella) e un assistente (il Dott. A. Vatova) per la parte italiana; un direttore (il Prof. Adolf Steuer) e un assistente (il Dott. Kramer) per la parte tedesca. Ha inoltre in comune un amministratore, due preparatori, due calcolatori, un disegnatore, una dattilografa, un meccanico, un motorista, tre pescatori e un giardiniere: totale 17 dipendenti.

Dove sorge l'Istituto.

Rovigno d'Istria, graziosa cittadina marinara di oltre 10 mila abitanti, ritenuta il maggior centro industriale dell'Istria, è situata su una penisola grande appena quanto basta a contenerli (2). Questa sua particolare configurazione le permette il privilegio di avere due porti: quello a Nord, il maggiore, chiamato di Val di Bora e di Val di Santa Caterina, per le barche da pesca, le navi mercantili e da passeggeri; quello a Sud, chiamato di San Pelagio, adibito esclusivamente per il trasporto della bauxite, prezioso minerale dei dintorni di Rovigno, dal quale si estrae l'alluminio. Su questo lato sorge l'Istituto di biologia marina, separato dal porto dall'ampio lungomare. Alle spalle e sul suo lato destro si estende un grazioso orto botanico, di cui la grande passione del Dott. Vatova ha fatto un vero gioiello del genere, pur trovandosi su terreno roccioso. Come la fotografia mostra, tutte

L'ISTITUTO ITALO-GERMANICO DI BIOLOGIA MARINA DI ROVIGNO D'ISTRIA (*Arch. Fot. T. C. I.*)

(2) In origine però era un'isola, congiunta alla terraferma da un ponte levatoio in un primo tempo, e da uno in pietra in seguito. Nel 1763 fu interrato il canale che le divideva e la cittadina si espanse sulla terraferma.

le piante sono definite da una targhetta in ferro smaltato sorretta da un'asta di ferro piantata nella terra, sulla quale targhetta, oltre il nome scientifico, si legge il nome volgare italiano e quello tedesco.

Erbari generali (fanerogame e crittogame) completano la conoscenza botanica di determinate specie.

L'Istituto dispone di 15 laboratorî, distribuiti nel 1° e nel 2° piano, convenientemente attrezzati e provvisti anche di acqua di mare corrente.

UN ANGOLO DELL'ORTO BOTANICO DELL'ISTITUTO (*Arch. Fot. T.C.I.*)

Al piano terreno è situato l'acquario (composto esclusivamente di fauna adriatica) che, come ho detto sopra, non rappresenta che una piccola parte dell'attività dell'Istituto, perchè le ricerche scientifiche e pratiche sugli organismi marini (animali e vegetali) ne costituiscono l'attività principale. Per queste ricerche l'Istituto dispone di una motobarca denominata *San Marco*, della forza di 30 HP, e di piccolo motoscafo dal nome brillante di *Auro*, ma vecchio di 36 anni e della forza di 12 HP. Il materiale di studio in parte si conserva quale dotazione per l'Istituto, e in parte si manda, su richiesta, agli altri acquari e laboratori italiani e stranieri, vivo o conservato. Vengono fatte in media 200 spedizioni all'anno.

A SINISTRA, LA CHIESETTA SEDE DELLA BIBLIOTECA DELL'ISTITUTO (*Arch. Fot. T. C. I.*)

Completa l'attrezzatura dell'Istituto una biblioteca di ben 14 mila volumi, tutti ordinati per argomento e per lingua e diligentemente catalogati. Essa è allogata in una chiesetta, che è servita al culto fino al 1932. Ecco una chiesa passata dal culto della religione al culto della scienza, non perdendo in dignità.

Attività sperimentale e scientifica.

L'attività maggiore spiegata dall'Istituto di biologia marina di Rovigno è orientata verso gli studî sperimentali e di ricerche pratiche e scientifiche, specialmente verso le ricerche sul plancton (3) di Rovigno e sue variazioni stagionali (Issel); sui copepodi (4) delle spedizioni oceanografiche della Valdivia e Meteor e sul plancton in generale (Steuer); le ricerche sulla fauna marina d'Alessandria d'Egitto (Steuer); la biologia degli scomberoidi ed anguille (Sella); gli studî sulle migrazioni delle passere e dei cefali (Sella, Vatova); gli studî sulla sanità, temperatura, ecc., dell'Alto Adriatico (Vatova); le ricerche sulla fauna di Rovigno, dovute a una schiera di studiosi con a capo il Prof. Steuer (Vatova, Stainbúck, Fauvel, Kiesselbach, Volz, Mayer); le ricerche quantitative sulla fauna bentonica (5) dell'Adriatico (Vatova); infine gli studî sulle teredini dell'Adriatico, del Mediterraneo e del Mar Nero, dovuti al Dott. Felix Roch, e dei quali farò particolare trattazione nella mia monografia innanzi citata.

Gli importanti lavori inerenti agli studî sopra elencati sono stati pubblicati nelle Memorie del R. Comitato Talassografico Italiano con numerazioni a parte.

Dal 1932 l'Istituto pubblica due riviste proprie: le *Note* e la *Thalassia*.

Finora sono uscite 21 Note e 14 Memorie, tutte trattanti argomenti originali di grande importanza sperimentale e scientifica, riccamente corredati di tavole, diagrammi, planimetrie, fotografie.

LA BARCA A MOTORE CHE SERVE ALLE ESPLORAZIONI DELL'ISTITUTO (*Arch. Fot. T. C. I.*)

Campagne oceanografiche.

Anche questa attività, che ha avuto inizio nel 1930, è seguita con perizia ed entusiasmo da tutto il personale scientifico dell'Istituto. Ne sono prove le relative ampie monografie che illustrano queste campagne, e cioè quella del 1930-31, per le ricerche sulla fauna e sulle alghe

(3) Plancton, insieme di animali che si lasciano semplicemente trasportare dalla corrente senza l'ausilio della propria attività.

(4) Crostacei dalle numerosissime forme, alcuni dei quali vivono nel fondo, mentre altri nuotano sia nella zona litorale, sia in alto mare, formando una gran parte di quella fauna di superficie che va appunto sotto il nome di plancton.

(5) Fauna immediatamente sovrapposta al suolo sottomarino, fondo solido sul quale gli animali possono fissarsi, strisciare e camminare. Il complesso di questi animali costituisce il *benthos*.

della Laguna Veneta (Vatova); una crociera idrobiologica in Sardegna (Vella, Vercelli, Vatova), in maggio-giugno 1931; la terza (1933) in Egitto (Steuer); una quarta e una quinta rispettivamente nel 1934 e nel 1935, nell'Alto Adriatico, con la motobarca « San Marco », per le ricerche quantitative sul bentos (Vatova); la sesta, dal 13 luglio al 24 agosto 1936, nel medio Adriatico, sino alla fossa Garganica, ancora per ricerche sul bentos (Vatova).

Questa, in breve, è la meravigliosa attività dell'Istituto, specialmente intensa dal 1931 ad oggi.

L'Istituto, che è aperto tutto l'anno, ammette anche gli studiosi frequentatori, i quali, a seconda dell'importanza dei loro studî, possono essere ospiti anche per periodi di anni. Essi possono liberamente usufruire di una stanza con tavolo da lavoro, e della comune dotazione di vetrerie e reagenti, oltre ad un piccolo impianto di acquari ed al gabinetto fotografico assai bene attrezzato.

Tutto il materiale di studio ed il personale dell'Istituto, assai volonteroso e che sembra aver per motto « tutto per l'ospite », vengono messi gratuitamente a disposizione degli studiosi. Questi possono anche prendere parte alle uscite in motoscafo per la raccolta del materiale.

Gli Italiani vadano dunque a visitare gli istituti scientifici dell'estero, ma non trascurino però di visitare quelli esistenti in Patria. Ne deriverà, senza dubbio, una loro maggiore valorizzazione, e i dirigenti e il personale si sentiranno più sorretti moralmente di fronte all'interessamento del pubblico per il loro Istituto e per la loro quotidiana fatica.

RAFFAELE CORMIO

Cartoline postali illustrate.

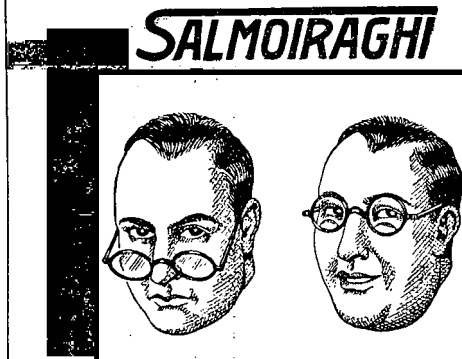
L'Amministrazione delle Poste e Telegrafi ha posto recentemente in vendita speciali cartoline postali illustrate del valore di cent. 20+5 che riproducono, in tutto il loro verso, vignette illustrative di Milano e dei suoi principali monumenti e opere d'arte.

La serie, composta di 12 cartoline con differenti vignette, racchiusa in un pacchetto del valore di L. 3, è venduta a pacchetti interi, ed anche a cartoline sciolte.

Il sopraprezzo di cent. 5 è segnato a solo scopo indicativo, ed è devoluto a beneficio dell'Amministrazione, per cui le dette cartoline possono essere ammesse al cambio per il complessivo e reale loro costo di cm. 25, contrariamente a quanto normalmente si pratica nei casi di emissione di carte valori con sopraprezzo.

Come per le altre comuni cartoline illustrate, su quelle in parola possono essere scritte cinque parole di convenevoli. Possono però essere usate anche come cartoline di corrispondenza, purchè munite di francobolli per altri 10 centesimi.

La grandiosa rete stradale dell' Impero.

Dei primi tremila chilometri della nuova grandiosa rete stradale, duemila sono già appaltati e in corso di lavorazione. Per il 30 giugno 1937 sarà percorribile tutta la strada attuale, di quattrocento chilometri, Dessiè-Addis Abeba. Le strade avranno la larghezza di sette metri, più due metri di banchina, e le curve avranno un raggio minimo di trenta metri. Sono già iniziati i tronchi Assab-Dessiè, di cinquecento chilometri. Sono stati iniziati tutti i tronchi stradali tra Quoram e Dessiè, per complessivi duecento chilometri, come pure quello tra l'Asmara e Gondar, con attraversamento del Tacazzè, in due punti, quello tra Mai Timchet-Debarech, di centotrenta chilometri, e tra Debarech e Gondar, di centodieci. Parimenti sono stati iniziati i tronchi tra Addis Abeba e Gimma, di trecento chilometri, e da Addis Abeba verso Lekempti, di trecentoventotto.

LA RINNOVATA PASTICCERIA DONEY DI FIRENZE

Buongusto
modernità
e conforto
hanno presieduto a
questo arredamento.

I pavimenti sono di
GOMMA PIRELLI

Le imbottiture sono
di
GOMMAPIUMA
PIRELLI

LA GOMMAPIUMA PIRELLI È UNA LEGGERA MASSA DI PURISSIMA GOMMA, ELASTICA, SOFFICE, INDEFORMABILE, COSTITUITA DA INNUMEREVOLI CELLULE DI GOMMA. - LA GOMMAPIUMA PIRELLI, PER LE SUE CARATTERISTICHE INCONFONDIBILI, È IL MATERIALE PIÙ ADATTO PER IMBOTTITURE, E SOSTITUISCE VANTAGGIOSAMENTE TUTTI GLI ALTRI MATERIALI SINORA USATI. - LA GOMMAPIUMA PIRELLI NON ALBERGA GERMI E INSETTI, NON ACCUMULA POLVERE. - NESSUNA IMBOTTITURA DI SEDILE RISULTA COSÌ SOFFICE, ELASTICA, RIPOSANTE, COME LA GOMMAPIUMA PIRELLI.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 1 GENNAIO 1937 - XV E. F.

LE NUOVE OPERE DEL TOURING

LA "GUIDA BREVE D'ITALIA,,

Ha destato una specie di ilare curiosità quella comitiva di dame e di gentiluomini di Francia che, qualche anno fa, è andata da Parigi ai bagni di Deauville adoperando la vecchia vettura alla postigliona, che costituiva il « rapido » dei nostri bisnonni. Gente curiosa, sì, ma non si può negare a quei gitanti un briciolo di buon gusto nostalgico. Sarebbe certo un estro troppo bizzarro, oggi che il volo è diventato un mezzo comune di viaggio, lodare il tempo delle scarrozzate attraverso le campagne, gli arrivi negli ampî cortili delle locande, dove l'oste accogliente dava il benvenuto dalla porta della cucina sincera e odorosa, ma non si può negare che la fretta toglie al viaggiatore la possibilità e il gusto di vedere e soprattutto di imparare viaggiando.

Ai giorni nostri il tempo, frazionato al minuto primo, pare già pigro. Viaggiare! Ecco un verbo oggi dei più comuni. Alzarsi a Berlino, far colazione a Vienna, prendere un bagno a Venezia e andare a dormire a Roma, tutto nel giro di ventiquatro ore, è una cosa ormai normale. Viene in mente il Presidente De Brosses, passato alla posterità, più che per le sue note di viaggio, per l'ardimento che rappresentava ai suoi tempi (e non eravamo, infine, che nel '700) il trasferirsi da una città

36 3. - DA TORINO A SAVONA

3. Da Torino a Savona.

A. PER FOSSANO E MONDOVÌ.

Ⓕ elettrica km. 149 in 3 ore di diretto. È la comunicazione più rapida fra Torino e la Riviera; corre in pianura toccando notevoli centri del Piemonte meridionale, poi valica l'Appennino.

© km. 159.1. Fino a Genola fa parte della *Statale N. 20, del Colle di Tenda e della Valle Róia;* da Genola a Cárcare, della *Statale N. 28 bis, del Colle di Nava;* da Cárcare a Savona, della *Statale N. 29, del Colle di Cadibona*. In pianura fino a Mondovì, poi fra le colline.

Ⓕ Da *Torino* a (km. 13) *Trofarello*, pag. 31; km. 29 *Carmagnola* m. 240, ab. 3965 - 12 241 (diramazione per Bra, pag. 38), con la bella *Casa Cavassa* (1488). A d. si ha costantemente la vista delle Alpi Cózie, poi delle Maríttime; dalle prime emerge maestosa la piramide del M. Viso m. 3841. La linea piega a SO e tocca (km. 38) **Racconigi** m. 255, ab. 8643, con un grandioso *Castello Reale*, inalzato nel 1004 da Bernardino di Susa, trasformato da Eman. Filiberto nel 1681 e ingrandito da Carlo Alberto nel 1834. Km. 45 *Cavallermaggiore*; incrocio della linea Moretta-Bra, pag. 38. Km. 52 *Savigliano*.

© *Torino*, pag. 16. Si esce da *via Nizza*, e lasciata a d. (km. 7.6) la strada per Pinerolo, pag. 29, poi a sin. quella per Asti, pag. 31, ci si dirige a S nella pianura a cereali e prati, con bellissima vista delle Alpi, da cui s'eleva maestoso il M. Viso m. 3841. Km. 20.2 **Carignano** m. 236, ab. 4628 - 7109, con elegante *parrocchiale* barocca di B. Alfieri (1766). Lasciata a d. la strada per Saluzzo, pag. 29, si varca il *F. Po* e si tocca (km. 28.8) *Carmagnola*, v. a lato; poi si rasenta il parco del Castello Reale di (km. 38.3) *Racconigi*. Km. 44.8 *Cavallermaggiore* m. 283, ab. 2338 - 4656; km. 51.8 *Savigliano*.

Savigliano m. 321, ab. 10 282 - 18 706 (ALB.: CORONA GROSSA, 16 l.; ORIENTE, 15 l.), presso il T. Máira, è nota per le grandiose officine. Notevoli l'interno settecentesco della *chiesa dell'Assunta* e la facciata di *S. Pietro dei Cassinesi*. Monumenti all'astronomo G. Schiaparelli (1845-1910), e al patriota Santorre Santarosa (1783-1825), saviglianesi.

DA SAVIGLIANO A SALUZZO Ⓕ km. 15 e © km. 13. — **SALUZZO**, ab. 12 078 - 17 690 (ALB.: CORONA GROSSA, 34 l.; GALLO, 24 l.; LUNA, 18 l.), in ridente posizione, parte in piano, parte in colle m. 395, patria di Silvio Pellico e del tipografo G. B. Bodoni, è cittadina interessante per monumenti medioevali. Fino al 1548 fu capitale di un marchesato indipendente. Nella parte bassa è la vasta *Cattedrale*, del 1501; nella parte alta, la *Casa Cavassa*, del '400, sede del *Museo Civico* (mobili gotici, tra cui un bel coro; quadri e cimeli del Pellico), la chiesa di *S. Giovanni*, del 1281 ma ingrandita nel 1472 (magnifica abside gotica; bel coro; sepolcro del marchese Lodovico II, di B. Briosco), e il *Castello* (vista).

LA « GUIDA BREVE » DEVE SERVIRE TANTO PER CHI VIAGGIA IN FERROVIA QUANTO PER CHI VA IN AUTOMOBILE. GLI ITINERARI PRINCIPALI HANNO PERCIÒ DUE DESCRIZIONI AFFIANCATE: QUELLA A SINISTRA, PRECEDUTA DALLA LETTERA F, PER LA FERROVIA; QUELLA A DESTRA, CONTRASSEGNATA DALLA LETTERA C, PER IL PERCORSO STRADALE. NEGLI ITINERARI SECONDARI LA DESCRIZIONE E' IN GENERALE UNICA, MA L'INDICAZIONE DELLE DISTANZE IN KM. E' DUPLICE: IL PRIMO NUMERO SI RIFERISCE ALLA FERROVIA, IL SECONDO ALLA CARROZZABILE.

come Parigi ad una come Roma! E che dire del Montaigne e dell'Heine? I Veneziani, fra le altre cose per cui furono famosi, lo divennero anche per i viaggi. Neppure quando i più addolciti costumi incominciarono ad ammollire l'animo e il braccio, ricordava Molmenti, i Veneziani tralasciarono di seguire i gloriosi esempi dei Polo, dei Sanudo, degli Zeno, del Querini, e continuarono a portare il loro ingegno sagace e il nome glorioso della patria per tutto il mondo. In una preziosa raccolta di trenta lettere, i fratelli Andrea e Benedetto Giovanelli hanno tramandato fino a noi la relazione di un viaggio da essi fatto attraverso la Germania, la Boemia, la Fiandra, l'Inghilterra, la Francia e l'Italia, negli anni intercorsi dal 1745 al 1750.

Se pochi erano i viaggiatori d'una volta, e se il loro vagabondare poteva passare per un gesto di coraggio e per un ardimento degno d'ammirazione, ciò si deve indubbiamente ai mezzi di trasporto del loro tempo, alle difficoltà e ai pericoli che anche il più breve viaggio rappresentava. E' il caso di ricordare l'arguta sortita della pascarelliana *Scoperta dell'America:* se Colombo avesse avuto gli « ordegni de marina » che si usano oggi, non una, ma una ventina di Americhe avrebbe scoperto! E se i nostri avi avessero conosciuto i celerissimi e comodi e sicuri trasporti di oggi, in terra, in mare e in cielo, il turismo moderno non sarebbe un vanto della nostra età.

Ma gli è che, oltre ai mezzi, essi mancavano anche di fretta, e forse in questo erano da invidiare. Un avviso, che si conserva negli archivi della Società di Navigazione del Lago d'Iseo, dal tempo in cui essa amministrava l'unico natante del bacino, avvertiva il pubblico, nell'anno di grazia 1848, che la partenza del piroscafo veniva effettuata « in sul far del giorno». Invidiabi-

PER LE PRINCIPALI CITTA' LE PIANTE SONO DUE: UNA, GENERALE, A SCALA A DENOMINATORE ELEVATO E QUINDI RIASSUNTIVA, DELL'INTERA CITTA'...

le comodità dei nostri vecchi! Essi non raccoglievano, dunque, quelle briciole del tempo che sono i minuti, e alleviavano così l'affanno del vivere. Quale differenza con l'implacabile necessità odierna di millimetrare il tempo! Ma i nostri antenati sapevano godere di quel poco che vedevano. Forse più che viaggiare essi conoscevano l'arte di sostare. Le ville italiane sono la più invidiabile prova di quel gusto della natura, che, vivo già ai tempi dei Romani, fu rimesso in onore dagli umanisti e informò tutta la vita del Settecento italiano.

Oggi è proprio così: forse il problema non è di potersi muovere, ma di sapersi fermare. Se non che per fermarsi ci vuol assai più tempo che a viaggiare. La vita moderna ci permette di trasferirci con la maggior rapidità da un capo all'altro della terra, ma poi ci vieta la gioia delle soste. Così, lo scopo del viaggiare si è venuto alquanto snaturando. Perchè si viaggia? Perchè si va in questo o quel luogo, in questa o in quell'altra città? Per vedere, per ammirare, per imparare. Ma che mi serve raggiungere la mèta più suggestiva e la più bella città, se il tempo, questo vecchio che noi abbiamo, chissà perchè, eletto a tiranno, non mi permette poi di trattenermi per imparar qualcosa? Gli occhi non bastano sempre alla nostra cultura. Vedere non è sempre apprendere, e vedere in fretta vuol dire ubriacare la mente senza alcun vantaggio.

D'altra parte, se l'umanità si muove con un ritmo accelerato, bisogna tenerle dietro. Non è possibile straniarsi dai suoi usi, dai

... L'ALTRA, A SCALA PARTICOLAREGGIATA, DEL CENTRO, OVE DI SOLITO SI RACCOLGONO I MA
ALLA SCALA DI 1:13.000 LA ZONA COMPRESA ENTRO IL RETTANGOLO SEGNATO SUL

suoi metodi, dal suo stile. I gentiluomini di Deauville, cui si accennava, sapevano bene di compiere una stravaganza, e non cercavano certo di rimettere in vita un costume impossibile. Da qui la necessità di adattarsi ai tempi e agli usi. Diceva un filosofo — per le citazioni c'è sempre un filosofo a portata di mano — che l'adattamento è il miglior surrogato della felicità. E allora adattiamoci a vivere in fretta, ma procuriamo di vivere egualmente bene. Oggi il turismo è diventato anch'esso frettoloso. Messo, dalle sagge istituzioni del Regime, alla portata di tutti, deve necessariamente essere un po' — come dire? — sintetico. Attraverso le organizzazioni dopolavoristiche, l'impiegato, l'o-

GIORI MONUMENTI. NEL CASO DI TORINO, LA PIANTA DI SVILUPPO, QUI RIPORTATA, RIPRODUCE PIANTA GENERALE ALLA SCALA DI 1:40.000 STAMPATA NELLA PAGINA PRECEDENTE.

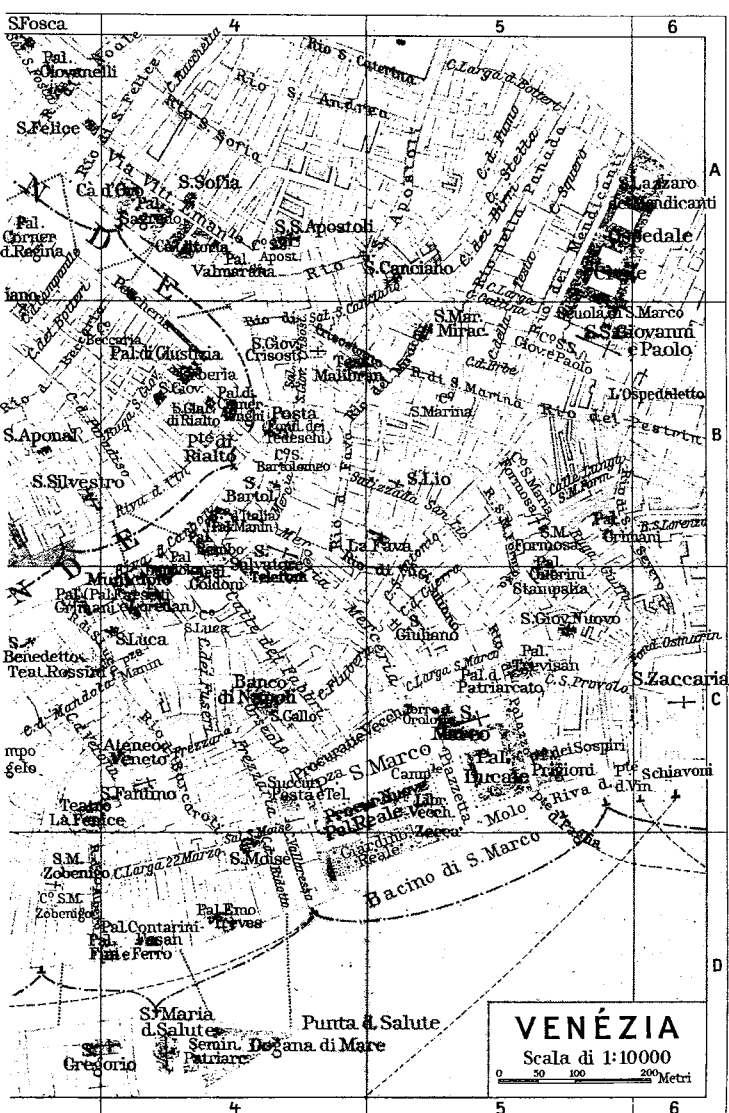
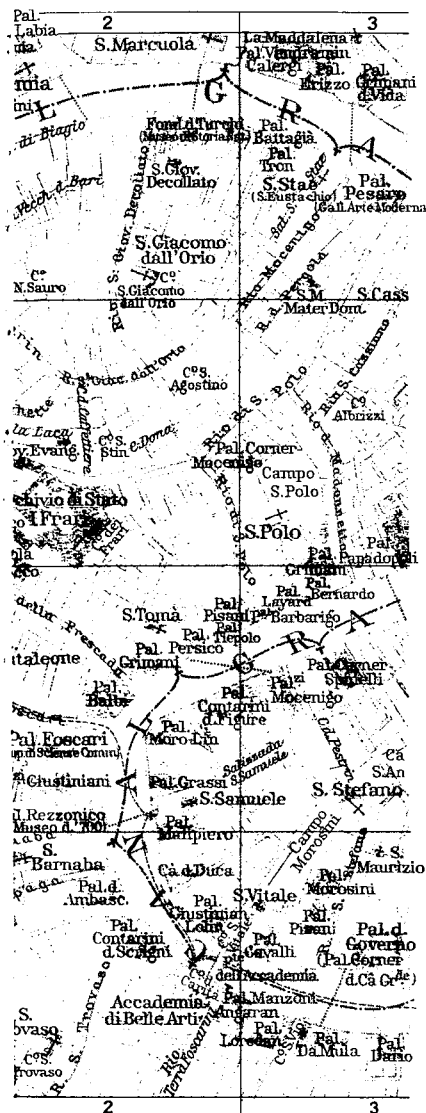
peraio, lo studente, la signorina di studio sono in grado di compiere svariatissimi viaggi, di vedere città nuove, di ammirare in lungo e in largo la nostra Italia. I treni popolari, la più provvida istituzione a vantaggio del turismo per tutti, hanno sparpagliato ormai pel nostro paese, dai monti alle spiagge, ogni ceto di persone. Quel turismo che sembrava un privilegio dei ricchi, è diventato la possibilità di tutti, la risorsa più a buon mercato di chi, lavorando, ha bisogno e diritto di riposo e di divertimento. Ma se si tratta di un turismo affrettato, di gente che ha le ore contate, come renderlo egualmente utile, proficuo, benefico anche allo spirito?

Da questo interrogativo è nata la nuova iniziativa del Touring: la pubblicazione della *Guida breve* (1), di una guida, cioè, compilata esclusivamente per il turista che non abbia tempo e possibilità di lunghe fermate, e a cui una descrizione oggettiva, concisa, quasi telegrafica, ma pur chiara, parli del paese che attraversa, della città ove sosta per un'ora, mettendogli in prima linea le cose più importanti, sintetizzandogli, in succinte frasi, tutto ciò che dal punto di vista storico, artistico, culturale è necessario conoscere per comprendere l'importanza e la bellezza di una città. Nessuna erudizione. Sguardo rapido ma attento, fugace ma penetrante. Itinerari e soste. Gli itinerarî, segnati tanto per il percorso in ferrovia che per quello su strada carrozzabile; le soste, governate da un criterio di rapidità che non è furia, ma è anzi un più attento e preciso ordine di cose. Si pensa al turista che ha due ore per un'intera città: orbene, prepariamogli una graduazione di cose da conoscere in rapporto al tempo disponibile. Questo «rapporto» è, per così dire, la genialità della *Guida breve*, è la sua praticità e anche, bisogna dirlo, la fatica maggiore dei compilatori di essa.

Il compianto e indimenticabile Bertarelli, quando pensò alla pubblicazione delle Guide del Touring, opera e fatica colossali, ma

(1) Tutti i Soci del T. C. I. per il 1937 riceveranno gratuitamente il I volume della «Guida breve d'Italia», dedicato all'*Italia Settentrionale*. (384 pagine con 2 carte e 34 piante); oltre, ben inteso, l'VIII volume di «Attraverso l'Italia»: *Puglia, Lucania e Calabria* (240 pagine, con oltre 400 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori fuori testo e 1 cartina geografica).

GUIDA BREVE - VOL. I - ITALIA SETTENTRIONALE

IL PRIMO VOLUME DELLA « GUIDA BREVE » DESCRIVE LE REGIONI RAPPRESENTATE CON FONDO BIANCO NELLA PRESENTE CARTINA E CIOE': PIEMONTE, LOMBARDIA, VENETO, VENEZIA TRIDENTINA, VENEZIA GIULIA, LIGURIA, EMILIA E ROMAGNA. I NUMERI CHE SI RIFERISCONO AI 40 ITINERARI IN CUI E' DIVISA LA GUIDA, SONO RIPETUTI NELLA TESTATINA DI OGNI PAGINA. LA SOTTOLINEATURA DI UN NOME DI CITTA' INDICA CHE NELLA GUIDA E' INSERITA LA PIANTA DELLA CITTA' STESSA, OLTRE ALLA CARTA-INDICE, QUI RIPRODOTTA, CHE NEL SUO RISGUARDO INDICA GRAFICAMENTE LA DISTRIBUZIONE DELLA MATERIA. NELLA « GUIDA BREVE » E' INSERITA LA « CARTA DELL'ITALIA SETTENTRIONALE », IN DUE STRISCE, ALLA SCALA DI 1:1.250.000.

ALTRO SAGGIO DI UNA PARTE DI PIANTA PARTICOLAREGGIATA ALL'1:10.000: QUELLA DEL CENTRO DI VENEZIA.

che legano il suo nome venerato all'ammirazione e alla perenne gratitudine degli Italiani — perchè non si può forse meglio di così dimostrare il bene che si vuole al proprio paese — il povero Bertarelli, diciamo, aveva pensato a una guida d'Italia in sette volumi, più uno dedicato ai Possedimenti e alle Colonie, volumi di circa 400 pagine ciascuno. Orbene. glie ne vennero fuori diciannove, e qualcuno di 900 pagine! Questo dica come sia difficile raccogliere, anche in una forma succinta, la descrizione di tutto l'inestimabile e sterminato patrimonio di bellezze naturali e artistiche della nostra Patria. Si pensi quanto risultasse ancor più faticoso condensare il condensato, senza comprometterne la chiarezza, senza trascurare l'indispensabile. A vantaggio dei suoi Soci il Touring ha affrontato questa fatica e ha creato le *Guide brevi*, tre volumi che illustreranno tutta l'Italia in una descrizione limpida, ordinata, precisa, dove non ci sarà una sola parola più del necessario, ma dove non ne mancherà nemmeno una. Equilibrio dei più

Pianta, qui sotto. 33. - DA GÉNOVA A NIZZA 299

BORDIGHERA ALBERGHI. — In posizione elevata, lungo la strada Romana: ANGST, 180 l.; CAPO AMPÉLIO, 136 l.; CONTINENTALE, 100 l.; LONDRA, 72 l.; REALE, 82 l.; BELVEDERE, 99 l.; BRISTOL 32 l. — In piano, tra le colline e il mare: PARCO, 88 l.; MIRAMARE, 75 l.; AURORA, 32 l.; BORDIGHERA E TERMINE, 36 l.; SPLENDIDO, 38 l.; TENNIS E WINDSOR 34 l.; REGINA, 45 l.; VILLA IOLANDA, 40 l.; VITTORIA, 35 l.; LIGURE 25 l.; PARIGI, 50 l.; SAVÓIA, 26 l. — GOLF a 9 buche, nei piani di Camporosso.

Bordighera, ab. 7399 - 8766, in posizione riparata, fra vaste coltivazioni di fiori e piantagioni di palme e olivi, è fra le più importanti e belle stazioni della Riviera, frequentata prevalentemente d'inverno (temperatura media invernale, 11.8°C., estiva 20.7°C.). La magnifica passeggiata a mare, tutta esposta al sole (pan. sulla Riviera con Ventimíglia, Mentone e Mónaco fino al Capo Ferrato), si estende tra il *Casino Municipale*, costruito sul Capo S. Ampélio (vista su Ospedaletti, Coldirodi, Capo Nero e Capo Verde) e il *Kursaal* (Stabilimento balneare). Dal Casino si diparte a sin. la *via S. Ampelio*, che, varcata la ferrovia, continua nella *via Vitt. Emanuele*, la quale attraversa tutta la città moderna. Da essa diverse arterie salgono alla città vecchia e alla *via Romana*, bella passeggiata tra ville, alberghi e giardini ricchissimi di vegetazione, fino al T. Borghetto. Più in alto si snoda la *via dei Colli*, fiancheggiata da ville.

UNA PREZIOSA INTEGRAZIONE DEL TESTO E' RAPPRESENTATA DALLE PIANTE IN ESSO INTERCALATE.

difficili, misura d'una rigorosità estenuante, ma a cui si è giunti attraverso un lavoro che non ha conosciuto ostacoli e scoraggiamenti.

La *Guida breve*, nel suo primo volume, comprende il Piemonte, la Lombardia, il Veneto, la Venezia Tridentina, la Venezia Giulia, la Liguria, l'Emilia e la Romagna. Sono quasi quattrocento pagine, corredate da due limpide carte a colori e da 34 piante di città. Il testo è altrettanto sobrio quanto chiaro. Il turista si sente veramente condotto per mano da un cicerone invisibile, ma che ha la massima premura per il tempo del cliente, e anche il massimo riguardo per il suo grado di cultura. E' un uomo pratico della città, che sa dove deve andare, cosa deve far vedere, cosa deve illustrare e cosa può trascurare. Ha l'orologio in mano e in mente gli impegni del suo ospite. Ecco perchè la *Guida breve* è destinata a diventare l'amica indispensabile di ogni gita, la cara compagna che istruisce e diletta, che *guida* con senno e con giudizio, che si interessa di noi, che vuole veramente renderci facile, piacevole e proficuo il viaggio e non dimenticabile la sosta, anche se di poche ore soltanto.

Nell'offrire questa *Guida breve* ai suoi Soci, il Touring sente di avere un'altra volta obbedito al monito del Duce — andare verso il popolo — collaborando, con un'opera di alta italianità, alla valorizzazione artistica e spirituale del nostro Paese, in un'ora in cui la sua ascesa è oggetto d'ammirazione e d'invidia da parte del mondo intero, e i confini morali e materiali d'Italia si dilatano verso la gloria e la potenza di Roma imperiale.

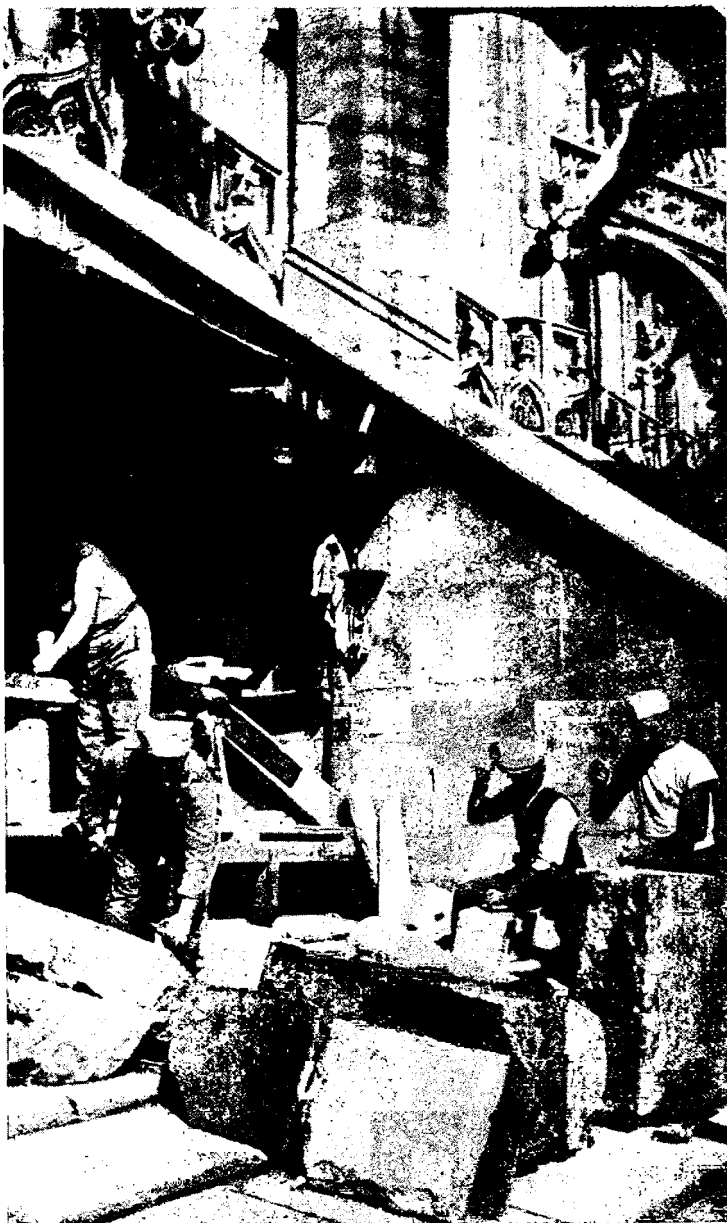
La nuova guida corre ora per tutta Italia ed entra, graditissimo dono, nelle case di quasi 500 mila Soci del Touring, destando ovunque il desiderio di conoscer meglio le infinite bellezze e le gloriose memorie del nostro Paese. A tale desiderio, che è ormai comune a tutti gli Italiani, la *Guida breve* soddisferà con le sue sobrie ma efficaci descrizioni.

* * *

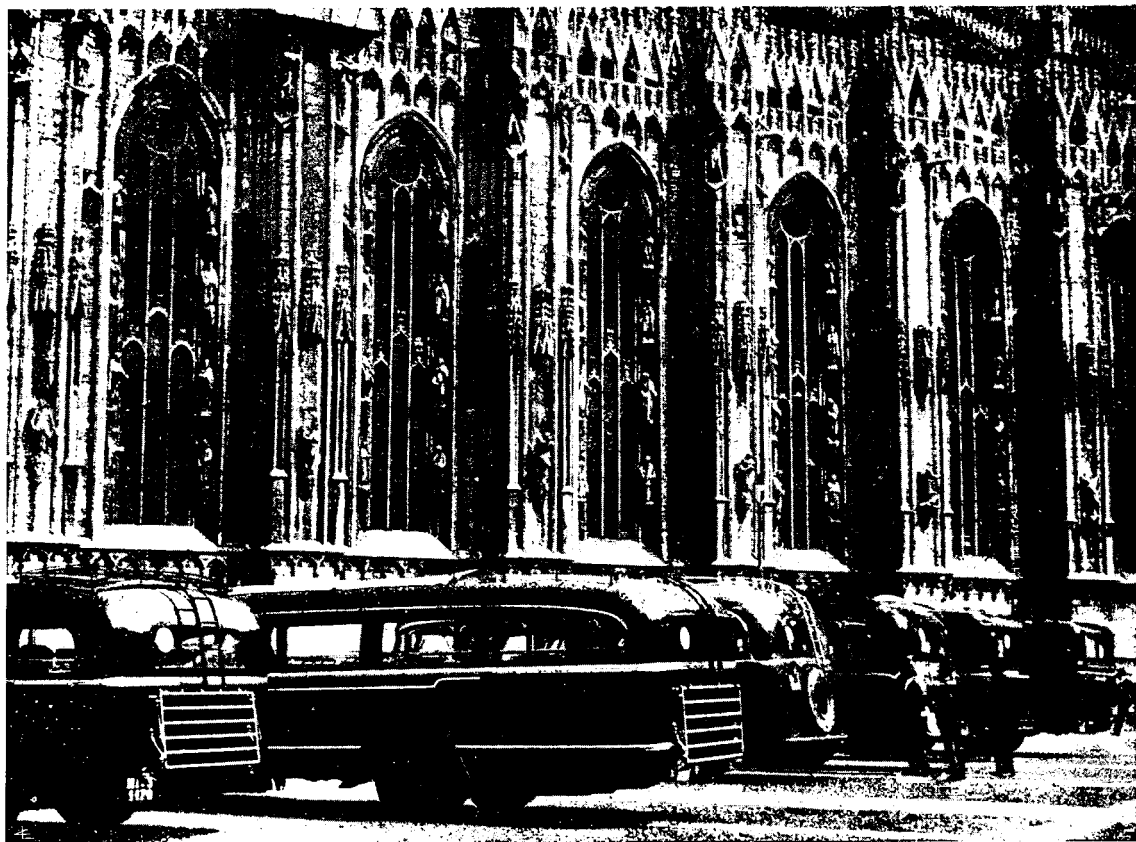
RESTAURI A MILANO

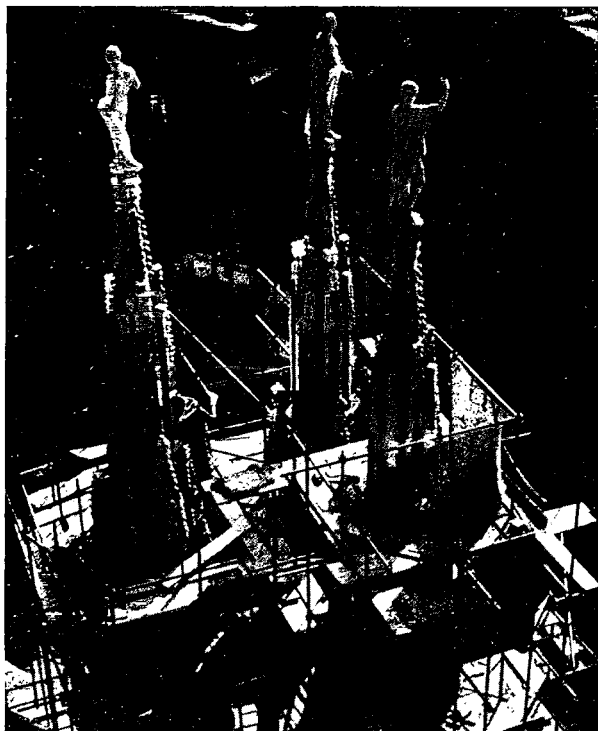
Di fronte a S. Babila il grattacielo, ormai compiuto, di Corso del Littorio, sembra guidare la marcia dell'architettura novecentesca lanciata alla conquista della città. Conquista è la parola appropriata, perchè si tratta di abbattere e rifabbricare interi rioni, tracciare strade, aprire piazze, dare a Milano una fisonomia nuova e un nuovo assetto rispondente ai bisogni del traffico centuplicato, della vita più frettolosa e più intensa.

Il fenomeno è generale, ma qui assume aspetti grandiosi per i mezzi impiegati; per l'energia, il fervore, l'audacia con le quali questo popolo realizzatore affronta e risolve le grandi imprese.

Quante volte è stata rifabbricata Milano? La penultima sua veste è quella formatasi dalla proclamazione del Regno d'Italia alla guerra mondiale e, nel campo stilistico, dall'eclettismo al liberty ed al secessionismo d'importazione nordica: pilastri estremi, la Galleria Vittorio Emanuele e la Stazione ferroviaria; chè se quest'ultima venne realizzata dal Regime, appartiene spiritualmente al periodo cui succede la rinascita della Nazione ed è l'opera conclusiva di un movimento ormai sorpassato. Fra i due termini fiorisce la sistemazione urbanistica, che ebbe alta e nobile espressione nel tracciato di via Dante e del Foro Bonaparte; trionfa la pietra artificiale che non conobbe limiti nelle più stucchevoli espressioni decorative; si forgia lo spirito della città europea pronta a tutti i sacrifici pur di non apparire tradizionalistica e provinciale.

CANTIERE DEI LAVORI SUL TETTO DEL DUOMO. *(Fot. Stefani)*

Parecchi di questi sacrifici non erano assolutamente necessari e più d'uno fu seguìto da pentimenti e da rimpianti che ancora persistono nel cuore dei vecchi Milanesi.

Ora l'ultima trasformazione è in pieno sviluppo ed i cantieri sorgono dovunque in una febbre gioiosa di lavoro; ma di conserva a tale attività basata su concezioni pratiche e realistiche, le quali hanno anche una loro bellezza espressa col ritmo e col colore, si sviluppa un nuovo ed intenso interesse verso le nobili opere d'arte del passato che ricordano fasti della vita cittadina. E questo interesse non si manifesta con discorsi o pubblicazioni, ordini del giorno o appelli al Governo, ma con interventi personali rapidi e fattivi tranquillamente offerti o prontamente concessi, come se si trattasse di concludere affari redditizi.

TORPEDONI IN ATTESA DI RECARE GLI STRANIERI IN VISITA AI MONUMENTI DELLA CITTA'. *(Fot. Stefani)*

DUOMO - ARMATURE PER IL RESTAURO DELLE CUSPIDI. *(Fot. Stefani)*

E' la stessa attività positiva ed idealistica ad un tempo, parca di parole e ricca di fatti, che si esplica nei due campi della innovazione e della conservazione, mossa da un profondo amore per Milano, da un vivo sentimento di orgoglio per la supremazia artistica italiana.

Come sempre e dovunque, è il Duce l'animatore della magnifica gara. Egli tronca ogni perplessità, incita ad ogni audacia, esalta la tradizione non fine a sè stessa ma lievito per nuove conquiste.

Così mentre indica agli artisti mete ardite, interviene per il restauro di due fra i maggiori monumenti d'Italia: il Duomo e la basilica di San Lorenzo.

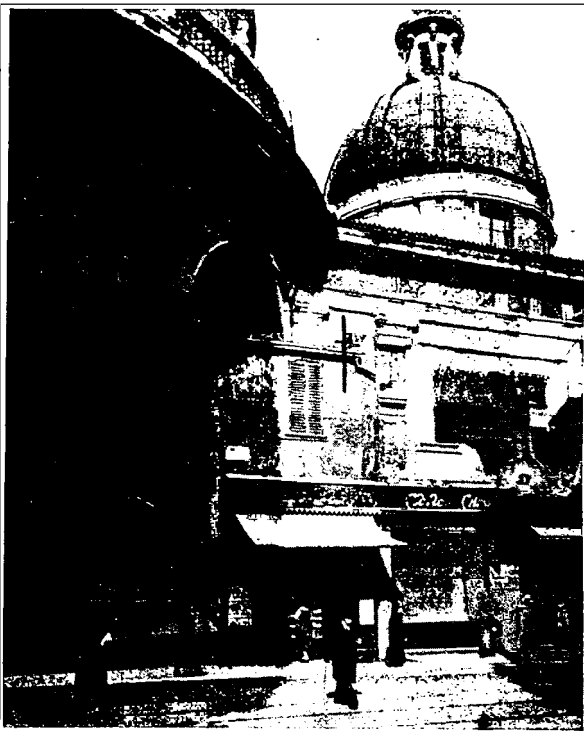
Per i lavori del Duomo di Milano è stanziata la cospicua somma di diciotto milioni di lire. E tante ne occorrono ad eseguire un programma che comprende consolidamenti, restauri, opere di compimento.

Cinque secoli e mezzo sono passati dal giorno in cui l'Arcivescovo Antonio da Saluzzo alla presenza del duca Gian Galeazzo Visconti benedì la prima pietra del mas-

DUOMO - LA DIFFICILE SOSTITUZIONE DEI MARMI AVARIATI SULLA FACCIATA DELLA CATTEDRALE. *(Fot. Stefani)*

simo monumento della città, ed in questo tempo montagne di marmo sono scese dalla valle dell' Ossola al piano lombardo per trasformarsi in bozze levigate, in cornici gentili, in capitelli, in archetti, in gargolle, in trine delicate, in fogliami capricciosi, in bassorilievi, in statue; intere generazioni di scalpellini hanno trascorsa la loro vita lavorando attorno a quella che doveva essere ed è divenuta la seconda chiesa della cristianità. Vicende politiche tristi e liete si succedettero; correnti artistiche vissero, una dopo l'altra, la loro vita gloriosa: il gotico, il rinascimento, il barocco, il neoclassico; ma la fabbrica continuò a crescere, indifferente a quanto avveniva attorno, valendosi di tutte le forze amiche e nemiche, piegando tutti gli stili allo stile suo, come un'opera al di là di ogni mutamento, al di sopra di ogni vicenda umana. Solo il '600 tentò, col Pellegrini, d'imporre sinceramente il proprio linguaggio, ma fu un tentativo limitato alle porte della facciata, chè quando fu risolto di compiere questa, in pieno neoclassicismo, si ritornò al gotico, tentando di interpretarlo come meglio si poteva.

Il completamento, eseguito in fretta e con

LA CHIESA DI S. SEBASTIANO ALLA VIGILIA DEL SUO ISOLAMENTO.

L'ISOLAMENTO DEL COMPLESSO MONUMENTALE DI S. LORENZO E' GIA' COMINCIATO.... (*Fot. Galimberti*)

scarsi mezzi, anzichè chiudere, aprì un periodo di nuovi lavori, perchè il fastigio della facciata, apparso meschino fin dal principio, finì con l'indurre i Milanesi a bandire dapprima un concorso mondiale per una nuova fronte vinto dal Brentano e poscia (non potendo tradurre in atto il progetto, anche per la morte prematura dell'autore) a rifare la falconatura su disegno dell'architetto Zacchi. Intanto sorgeva anche la necessità di sostituire parte del rivestimento marmoreo del prospetto e di consolidare il resto che minacciava di staccarsi dal muro al quale era stato addossato. Fu specialmente quest' ultima minaccia che indusse S. E. De Capitani d'Arzago, Commissario della Fabbrica del Duomo, ad invocare, e non invano, l'interessamento del Capo del Governo.

Il lavoro è in pieno sviluppo.

Le belle lastre sane di Candoglia prendono il posto di quelle difettose, impiegate poco più di un secolo fa; grappe di rame, colate di cemento, attente stuccature, assicurano le lastre non deteriorate; pezzi ornamentali vengono riprodotti con scrupolosa esattezza; e si consolidano i pinnacoli, si rifanno le coperture di lastre, si rinsaldano nervature e fogliami: nell'interno gran parte del pavimento, eseguito su disegno del Pellegrini, dovrà essere rinnovato.

Ma insieme a queste opere indispensabili, altre di carattere prettamente artistico sono in corso: le porte di bronzo per la facciata e le vetrate a colori da porsi nelle finestre che ancora ne sono prive. I bassorilievi delle porte dovranno illustrare temi dettati da S. E. il Cardinale Schuster: l'editto costantiniano di pace del 313 - l'opera politica e religiosa di Sant'Ambrogio in Milano imperiale - Barbarossa distrugge ma l'arcivescovo San Galdino riedifica Milano - i fasti

... E COMINCIA AD APPARIRE L'INTERESSANTE GIUOCO DELLE ABSIDI ROMANICHE E TRECENTESCHE. *(Fot. Galimberti)*

del Duomo dalla sua prima fondazione ai giorni nostri - ed i quattro artisti prescelti dalla Fabbriceria — Giannino Castiglioni, Franco Lombardi, Arrigo Minerbi, Aurelio Misturzi — stanno lavorando con passione, consci dell'alto còmpito loro affidato.

* * *

Un'opera di restauro e di ripristino che non richiede una spesa così cospicua, sebbene abbastanza rispettabile, ma che avrà più vasta eco nel campo degli studi e ridonerà a Milano uno dei suoi massimi monumenti dell'architettura paleo-cristiana, è quella già cominciata attorno a San Lorenzo.

Sono pochi, all'infuori dei cultori d'arte e di memorie storiche cittadine, coloro che conoscono l'importanza del tempio al quale fanno da pronao le famose colonne di Corso Ticinese. Ma anche nella schiera non numerosa dei conoscitori, le idee sono discordi intorno a quel complesso forse unico di edifici a pianta centrale in parte rifatti, in parte nascosti, che si innalzano in uno dei quartieri più popolari e, un tempo, più malfamati della città.

Giustamente il Monneret de Villard, di fronte alle molte ipotesi relative all'origine della chiesa di San Lorenzo e delle tre cappelle che le fanno corona, San Sisto, Sant'Ippolito, Sant'Aquilino, ammoniva fin dal 1910 che la luce sull'appassionante mistero non poteva venire che dalla ricerca architettonica. Ora la ricerca si è iniziata con mezzi sufficienti e con metodo rigoroso, e le prime scoperte già fatte sono andate al di là di ogni previsione. Il programma dei lavori è diviso in due parti che vengono eseguite contemporaneamente: la prima comprende l'isolamento del complesso monumentale e la sistemazione delle adiacenze, ed è condotta dall'Ufficio Tecnico

CHIESA DI S. AQUILINO: LO SCOPRIMENTO DEGLI AFFRESCHI NELLA GALLERIA SUPERIORE.

del Comune coi fondi stanziati dal Podestà Guido Pesenti; la seconda riguarda il restauro degli edifici e si eseguisce col milione offerto dall'on. Motta, in nome della Società Elettrica Edison, al Duce, e da questi destinato all'importante opera, la quale procede sotto la sorveglianza di un comitato composto, oltre che dal Soprintendente all'arte medievale e moderna, dal prof. Aristide Calderini, dal dott. De Capitani junior e dall'arch. Giani.

La chiesa di San Lorenzo, eretta con ogni probabilità nel V secolo, fu parzialmente distrutta dal disastroso incendio del 1071. Ricostruita durante il XII secolo, venne poi ridotta alla forma attuale tra la fine del '500 ed i primi anni del '600, dopo il crollo della cupola avvenuto nel 1573. Però nei vari rifacimenti si salvarono avanzi delle costruzioni anteriori e poichè questi stanno venendo tutti in luce, si potrà avere una documentazione preziosa delle vicende attraverso le quali è passato il celebre monumento e fors'anche della sua forma originale.

Per quanto riguarda gli edifici minori, e specialmente il Sant'Aquilino ed il San Sisto, il risultato dei restauri si prevede ancor più brillante, tenuto conto dei ritrovamenti fatti in questi ultimi mesi: avanzi di mosaici del V secolo, larghe zone di pitture murali dello stesso periodo, affreschi del secolo XIV e del XVI importanti; eppoi elementi architettonici, frammenti di stucchi colorati e innumerevoli tessere negli scavi aperti per lo studio delle fondazioni.

Quando in mezzo alla vasta piazza circondata di verde si vedrà sorgere, finalmente libero, il gruppo delle fabbriche venerande dominate dalla cupola seicentesca e dalle quattro torri campanarie, e davanti alla chiesa di San Lorenzo si innalzerà la statua di Costantino donata dal Duce, Milano potrà additare con orgoglio ai visitatori italiani e stranieri questo suggestivo, eloquente ricordo di uno dei periodi più gloriosi della sua storia.

Alla generosa munificenza ed al grande amore di Ettore Conti si deve la rinascita della chiesa di Santa Maria delle Grazie. Rinascita parrà forse un termine esagerato, anzi addirittura senza rispondenza a chi consideri l'e-

sterno della chiesa, restaurato circa quarant'anni or sono per le vigili cure di Luca Beltrami; ma se egli passerà la soglia della porta si troverà di fronte ad una visione di così nuova e stupenda bellezza da rimanerne sorpreso.

Qui più che di restauro si deve parlare di ripristino. Aggiungeremo subito, per rassicurare quanti hanno una dolorosa esperienza in proposito, di ripristino fatto con alto senso di responsabilità e con grande cautela.

Pezzo per pezzo, strato per strato, si è spogliata la chiesa di tutto quanto di brutto o di banale vi avevano addossato i secoli scorsi, rispettando ciò che poteva considerarsi anche di mediocre valore artistico.

Così è uscita alla luce la decorazione quattrocentesca delle navi, ancora elegantemente goticheggiante nelle volte, più robusta e più sobria nei ritratti dei Padri Domenicani sulle pareti e sui pilastri fra le cappelle; documento prezioso di quello stile lombardo di transizione che fioriva a metà del secolo XV. Le cappelle, alcune delle quali (come quella dipinta da Gaudenzio Ferrari) sono di notevole interesse, ritornano alla loro primitiva, austera semplicità, intanto che si stendono sul piano del pavimento le grandi lastre di marmo rosso il cui colore ricorda quello dei vecchi mattoni arrotati.

Ma ciò che maggiormente colpisce è il nuovo aspetto della cupola e della parte absidale.

In fondo alle tre navi, liberato dalla grigia e fredda veste neoclassica, il tempio bramantesco appare avvolto in una calda luce dorata e le campiture rosse e nere dei dischi, dei cassettoni, delle fasce, sembrano incrostazioni di marmi rari; e la morbida plastica delle cornici pare amorosa opera di sbalzo e di cesello. Sui fondi bianchi delle pareti, nella cavità della cupola, sopra le vele della volta absidale, graffiti incisi alla brava, ma con squisito spirito decorativo, completano questo insieme di grazia e di bellezza che ingentilisce le maestose proporzioni architettoniche ed annunzia la nuova primavera dell'arte italiana.

CHIESA DI S. AQUILINO: GLI AFFRESCHI DELLA GALLERIA SUPERIORE. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

Oltre ad aver restituito a Santa Maria delle Grazie il suo aspetto interno originale, si è proceduto anche, per parte dell'arch. Portaluppi, a importanti opere di consolidamento, ad un geniale sistema di riscal-

CHIESA DI S. MARIA DELLE GRAZIE - VEDUTA DELL'INTERNO DA UN OCULO DELLA CUPOLA. *(Fot. Stefani)*

damento e ad altre opportune sistemazioni minori. Inoltre, sempre ad opera del senatore Conti, si inizieranno presto i lavori per la formazione, nel vicino convento, di un museo d'arte domenicana che diverrà un importante centro di studi storici ed artistici.

Un altro ingegnere industriale, Antonio Chizzolini, anima austera di tecnico aperta alle suggestioni dell'arte, si è assunto l'incarico del restauro della chiesa di S. Maurizio ricostruita nei primi anni del '500 da Gian Giacomo Dolcebuono e da Cristoforo Solari. La chiesa non è solo un'opera architettonica di singolare valore, ma altresì uno dei maggiori monumenti della pittura lombarda. L'interno, infatti, fu interamente affrescato da Bernardino Luini e dai suoi scolari, eppoi da Callisto Piazza, da Antonio Campi, dal Boltraffio. Chi passa per il Corso Magenta, attratto dal richiamo della Cena Leonardesca che laggiù, a Santa Maria delle Grazie, offre il più alto godimento dello spirito che pittura murale possa dare, raramente prova il desiderio di entrare nel-

CHIESA DI S. MARIA DELLE GRAZIE - GLI IMPORTANTISSIMI LAVORI DI RESTAURO SONO COMINCIATI. *(Fot. Paoletti)*

la chiesa detta anche del Monastero Maggiore, per il grande convento delle Benedettine che un tempo le si stendeva ai lati ed a tergo. Eppure essa è ben nota agli studiosi e pregevolissimi studi l'hanno illustrata. Si deve forse a questa indifferenza del gran pubblico e dei turisti se San Maurizio, dopo i lavori di circa mezzo secolo fa, venne un po' abbandonata; o fors'anche alla difficoltà di trovare i mezzi occorrenti.

Il fatto è che ormai si imponeva un intervento pronto ed attivo; e non è mancato. Anzitutto si è posto mano (e, fino a pochi giorni prima della sua morte, col consiglio prezioso e disinteressato di Giovanni Silvestri, il sapiente restauratore del Cenacolo di Leonardo), alla ripulitura ed al consolidamento degli affreschi a cominciare dalla cappella di Santa Caterina di Alessandria, dipinta da Bernardino Luini.

Poscia è stata la volta della cappella di rimpetto, quella di San Giovanni Battista, forse di uno scolaro del Luini stesso.

Il lavoro prosegue con un programma ben de-

CHIESA DI S. MARIA DELLE GRAZIE - COME SI PRESENTA LA CUPOLA ALL'INIZIO DEI LAVORI. *(Fot. Paoletti)*

terminato ma senza fretta, e comprenderà fra l'altro la ricostruzione delle pseudo mense d'altare nelle cappelle.

Altro restauro già studiato ed in via di attuazione è quello della facciata della casa Fontana ora Silvestri, costruita nella seconda metà del secolo XV su disegno attribuito (non sappiamo con quanta attendibilità) al Filarete e dipinta, secondo il Vasari, da Bramante. E' una delle più interessanti costruzioni civili di Milano, ma anche una di quelle ridotte in peggiori condizioni. Delle pitture non esistono che tenuissime tracce; la trabeazione del piano terreno è del tutto sparita; tuttavia quanto resta, e soprattutto le cornici in terracotta delle finestre, delicatamente modellate, dimostrano che il palazzetto dovette essere, come scrive il Malaguzzi Valeri, uno dei più belli esempi dell'arte nuova nell'Italia settentrionale.

Il còmpito del restauratore è, specialmente in questo caso, affidato alla sua sensibilità ed alla sicura padronanza di se stesso. Lo stato della facciata ora è lacrimevole; eppure da quelle terrecotte in parte corrose, da quegli intonachi cadenti emana un fascino straordinario. Bisogna non distruggere questo fascino con pericolosissimi rifacimenti. Fissare, consolidare senza che appaia il lavoro compiuto: ecco la difficoltà da superare. Sembra una cosa facile ed è tremendamente ardua. Qualcuno potrà chiedere se tutta l'arte del restauratore consista in questo far getto della propria personalità, in questa rinuncia ad interpretare ed a completare sia pure in base a minuziose ricerche. Nella maggior parte dei casi deve essere proprio così.

E crediamo che il senatore Giovanni Silvestri, il quale sostiene le spese del lavoro, la pensi come noi.

Finora abbiamo visto che ad occuparsi dei monumenti milanesi sono o il Duce, o persone note nella vita pubblica: nomi che già conosciamo per altre benemerenze. Ma la signora Adalgisa Somaini non è del numero.

L' avvicinammo per la prima volta quando si trattò di stabilire le modalità per i lavori da eseguire in una cappella di San Pietro in Gessate in memoria di una sua sorella morta. Lì per lì le proponemmo, con ben poca speranza di successo, lo scoprimento ed il restauro della decorazione quattrocentesca delle volte sulle navi minori. La brava signora invece, senza un attimo di incertezza, accettò ringraziandoci per la consolazione che le avevamo data di poter compiere un' opera buona a vantaggio della *sua* chiesa, Basterebbe questo esempio a dimostrare quanto abbiamo affermato in principio.

San Pietro in Gessate, ricostruito poco oltre la metà del secolo XV da Guiniforte Solari, ha molti punti di contatto con la parte anteriore della coeva chiesa di Santa Maria delle Grazie. E' quindi assai interessante, oggi che il tempio domenicano riprende il suo aspetto originale, ripristinare l'interno di un edificio sorto nello

PALAZZO FONTANA, ORA SILVESTRI - PARTICOLARE DEL CORTILE. SOTTO, LA FACCIATA IN RESTAURO.

LA CHIESA DI S. MARIA DELLA PASSIONE DURANTE I LAVORI DI RESTAURO DEI FIANCHI E DELLA FACCIATA. *(Fot. Galimberti)*

S. MARIA DELLA PASSIONE - AFFRESCHI DEL EERGOGNONE ULTIMAMENTE SCOPERTI NELLA SAGRESTIA. *(Fot. Galimberti)*

stesso tempo e fors'anche decorato dai medesimi artisti o, per lo meno, in un identico clima spirituale. S'intende che ripristinare non significherà rifare.

E la rassegna dei restauri in corso non è finita. Alla magnifica chiesa di Santa Maria della Passione, dominata dalla grande cupola ottagonale che Cristoforo Solari innalzò nei primi anni del '500, l'opera infaticabile del giovane Prevosto consente l'esecuzione di importanti opere sui fianchi, sulla facciata e nella bellissima sagrestia dove ultimamente, ad opera del restauratore Anselmi, furono scoperti affreschi del Bergognone ben conservati.

Un altro Prevosto ammirevole, quello di San Simpliciano, lavora con tenacia alla realizzazione di un suo programma che comprende, oltre al graduale restauro della chiesa, ultimamente illustrata da Costantino Baroni, anche l'apertura dei chiostri quattrocenteschi e la sistemazione della scala monumentale.

A spese del Comune di Milano, la Soprintendenza all'arte medievale e moderna ha cominciato il restauro del fianco del Palazzo Reale che

S. MARIA DELLA PASSIONE - UN PARTICOLARE DEL TRANSETTO.

INTERNO DELLA CHIESA DI S. PIETRO IN GESSATE, PRIMA DEI LAVORI DI RIPRISTINO.

(Fot. Galimberti)

CHIESA DI S. SIMPLICIANO - UNO DEI CHIOSTRI QUATTROCENTESCHI. *(Fot. Galimberti)*
CHIESA DI S. SIMPLICIANO - LO SCALONE MONUMENTALE. *(Fot. Galimberti)*

si stende lungo la via Rastrelli, con un programma che prevede la ricomposizione, fin dove e come sarà possibile, delle nobili bifore trecentesche del primo piano e delle monofore del piano terreno, ed il ripristino della bella cortina di mattoni.

Così coloro che hanno visto con qualche malinconia sparire la deprecata «Manica lunga», appartenente all' antica dimora dei Visconti, in parte abbattuta sul finire del secolo XIV per far posto al Duomo, si consoleranno col recupero dell' avanzo forse più bello della fabbrica Viscontea.

In S. Fedele è quasi ultimato il sontuoso pavimento in marmi policromi, su disegno dell'arch. Nava; in San Calimero si costruirà un bel pavimento progettato dall' arch. Mezzanotte, al quale si debbono anche i restauri, nella chiesa di S. Paolo, eretta verso la seconda metà del '500 col disegno di Galeazzo Alessi, compiuta più tardi da G. B. Crespi ed affrescata da V. Campi.

All'Abazia di Chiaravalle si riprenderanno presto i lavori, da decenni sospesi, grazie all'interessamento di S. E. il Cardinale, del Segretario Federale e del Podestà di Milano, ed all' opera della Commissione presieduta da Gaetano Moretti e della quale fa parte l'arch. Ambrogio Annoni, che molta della sua attività ha dedicato e dedi-

ca all'edificio insigne.

In via Torino è già cominciato l'isolamento della chiesa di San Sebastiano, eretta nella seconda metà del secolo XVI dal Pellegrini e architettonicamente notevole per la cupola poderosa e gli originali contrafforti.

Nè possiamo dimenticare l'iniziativa del comm. Ettore Moretti, a favore dei monumenti minori, quelli che non trovano chi li protegga, nonostante siano spesso fresche e gustose manifestazioni di arte locale, vivaci note pittoresche nell'insistente grigiore della città.

Così Milano difende e conserva il proprio patrimonio artistico. Non è da ora che la ricca, laboriosa metropoli lombarda dà prove tangibili di illuminato amore per l'arte. Ricordiamo il gesto compiuto quando si trattò di assicurare alla città la ricca collezione Trivulzio e fra i molti atti di mecenatismo individuale di questi ultimi anni, quello bellissimo dell'ingegnere Guido Ucelli che assicurò il ricupero delle navi di Nemi.

Ma adesso un nuovo fervore pervade gli animi, un più intenso bisogno si manifesta di conservare le cose belle e care alle quali sono legati tanti ricordi.

* * *

Ed anche ciò risponde al comandamento del Duce.

GINO CHIERICI

R. Sovrintendente all'Arte Medioevale e Moderna delle Prov. Lombarde.

CHIESA DI S. PAOLO - GLI AFFRESCHI DI VINCENZO CAMPI. *(Fot. Galimberti)*

LE BIFORE DEL PALAZZO REALE RIVELANO LE LORO SAGOME. *(Fot. Galimberti)*

INTERNO DELLA CHIESA DI S. MAURIZIO, DETTA ANCHE DEL MONASTERO MAGGIORE. *(Fot. Galimberti)*

DALLA PISTA ABISSINA ALLE PRIME STRADE MILITARI DELL' IMPERO

PISTA ABISSINA A MAI CEU: IN FONDO LA FERRA' AMBA. *(Fot. dell'A.)*

Chi percorre oggi, rapidamente e comodamente, le nuove strade dell'Impero, difficilmente può rendersi conto delle loro condizioni precedenti e della infinita somma di sforzi e di lavoro che esse sono costate, attraverso successive trasformazioni e miglioramenti, per giungere dalla informe pista mulattiera alla grandiosa autostrada attuale.

Solo il fante, il fante delle primissime linee, che all'inseguimento dell'esercito abissino in fuga, nei territori dove nessun bianco aveva mai posto il piede, avanzava col piccone e con la vanga, conquistando il terreno e aprendo la via alle comunicazioni, ai rifornimenti, alla nuova civiltà, solo il fante, umile e generoso pioniere, può dire di aver visto le strade dell'Impero del Leone di Giuda.

Su tutto l'altopiano etiopico, aspro, impervio, solcato da catene scoscese di montagne e da vallate profonde, ma dove pure non mancavano pianure estese ed aperte, la rete stradale era praticamente inesistente: tutto si riduceva a quei sentieri che la consuetudine e il frequente passaggio degli indigeni aveva incisi a poco a poco nei fianchi delle montagne, e che la pioggia torrenziale aveva solcato più profondamente, sentieri la cui larghezza era chiaramente determinata dal traffico che li percorreva, da paese a paese, da una fonte all'altra, o lungo la rudimentale rete di comunicazioni che le carovane ed i piccoli traffici commerciali avevano creata sulle direttrici principali che univano la capitale coi territori periferici dell'Impero.

Già ai confini della nostra colonia le strade che noi avevamo tracciate, faticosamente, con tutte le limitazioni dovute ad una estrema povertà di mezzi, erano praticamente utilizzabili solo come buone mulattiere e nulla più, ma rivelavano per lo meno l'impostazione del problema delle comunicazioni: oltre le nostre frontiere più nulla che rivelasse la mano operosa dell'uomo.

Nelle ampie pianure la pista si impantanava irrimediabilmente nella stagione delle piogge, scompariva in ottobre sotto l'erba alta e rigogliosa che prorompeva dal terreno, fumava di polvere nei mesi più asciutti, senza che nessuno sentisse il bisogno di costruire un ponte, sia pure rudimentale, sui corsi d'acqua frequentissimi, a volte profondi, sempre difficili da attraversare anche nella stagione migliore, o di rettificarne qua e là il tracciato.

Anche qui era solo il caso che provvedeva: così un'inondazione o una frana erano sufficienti a spostare il transito dall'una all'altra

LA STRADA ABISSINA QUALE SI SNODAVA NELLA PIANA DI MAI CEU, PRIMA DELLA GRANDE VITTORIOSA BATTAGLIA. *(Fot. dell'A.)*

LA CARATTERISTICA ENTRATA DI UN GROSSO VILLAGGIO ABISSINO. *(Fot. dell'A.)*

vallata, così la caduta di un albero, fulminato, attraverso la corrente di qualche fiumiciattolo attraeva tutti i sentieri della zona che venivano a convergere verso il nuovo insperato mezzo di passaggio.

Il primo problema che si è quindi presentato, nella sua piena ed imperiosa realtà, ai nostri fanti, è stato quello dell' apertura di nuove strade. Di adattamenti di quelle già esistenti non era quasi mai il caso di parlare: solo in un primissimo tempo queste subivano qualche piccola miglioria, e l' impronta delle scarpe chiodate dei legionari e gli zoccoli ferrati dei nostri muli le incidevano sul terreno più di quanto non avessero fatto attraverso i secoli il traffico abissino o gli innumerevoli eserciti barbarici.

Si trattava dovunque di far avanzare ad ogni costo, e nel più breve tempo possibile, le infinite autocolonne, di far passare non solo le autocar-

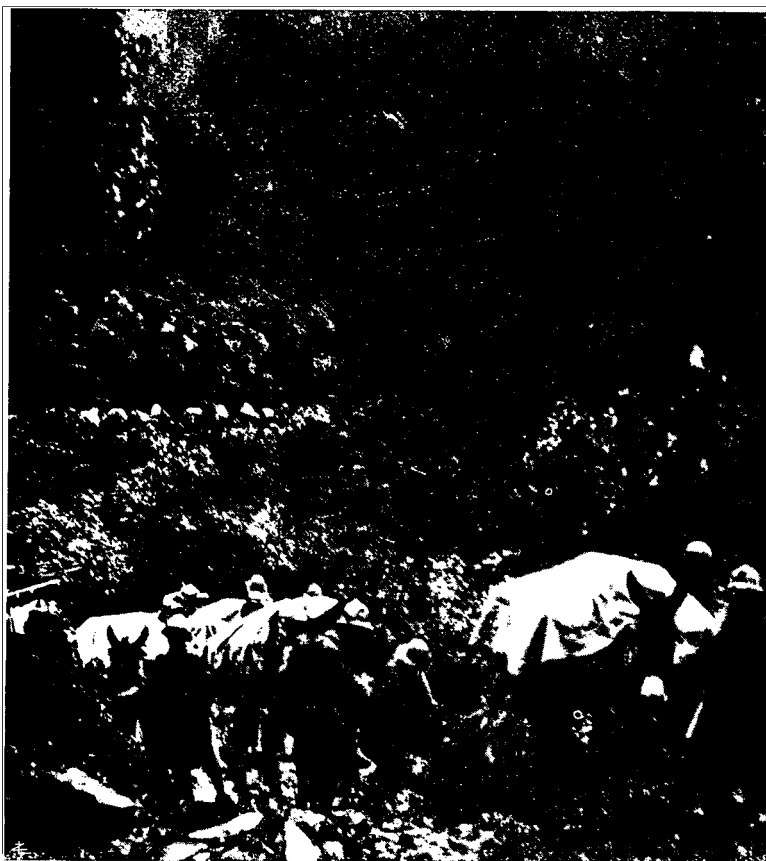
rette che salgono dovunque, che non si fermano di fronte a nessun ostacolo, che sono i veri muli meccanici del nostro esercito motorizzato, ma anche gli autocarri leggeri, anche i giganti della strada, i pesanti autotreni a nafta che erano il nerbo principale del nostro sistema di trasporti ed il cui arrivo solamente rappresentava in genere la risoluzione definitiva del problema del munizionamento e degli approvvigionamenti.

Ma dovunque, in tutte le direzioni, il terreno si presentava sempre difficile, aspro, rotto, scosceso; dovunque le catene di montagne si disponevano trasversalmente alla linea dell' avanzata, sempre più impervie e dovevano essere superate ad ogni costo.

Sulla direttrice principale delle comunicazioni dell' Impero, ad esempio, sulla Macallè - Quoram, superato il passo Dogheà, aggirata l'Amba Aradam e dopo le distese meravigliose della piana di Buiè, dove la pista abissina vagava irrequieta e senza meta, raddoppiando la lunghezza del percorso, ecco una prima discesa precipitosa da Enda Micael Aderat alla vallata del Mai Mescic, e la stretta del Mai Mescic con le alte pareti a picco da attraversare a mezza costa, a contatto quasi col torrente spumeggiante nella gola, ecco la salita al passo Alagi, su per la montagna ripidissima, dove ogni tornante obbligava a colossali movimenti di terra.

Al di là del passo Alagi, quando il fante sperava già di vedere aprirsi la pianura, ecco altre due catene trasversali, altissime, quelle dei monti Aibà e della Ferrà Amba. Qui la pista abissina che tanto aveva disdegnata la linea retta nell'aperta pianura, si buttava giù per la

IL SENTIERO ATTRAVERSO IL BOSCO SACRO DI CIOLLEMADUR MARIAM. *(Fot. dell'A.)*

PASSO AIA': LA DIFFICILE AVANZATA SULLA STRADA... « IMPERIALE ». *(Fot. dell'A.)*

PASSAGGIO SOPRA UN TORRENTE NELLA PIANA DI COBBÒ. *(Fot. dell'A.)*

LE CATENE DELL'AIBA' E DELLA FERRA' AMBA, OLTRE L'ALAGI. *(Fot. dell'A.)*

china diritta, nello scenario imponente delle vallate dell'Atzalà e dell'Aibà, e valicava faticosamente il passo Aibà e il passo Dubbar, fino alla piana gloriosa del Mecan.

E anche qui tre guadi profondi, e salite e discese continue; poi il passo Ezbà, e la salita rapida, nella forra, verso il passo Agumbertà, da cui si vedeva splendere in lontananza, come una promessa, l'azzurro del lago Ascianghi, mentre chiudeva ancora l'orizzonte un'alta catena, quella del passo Assahualè, che divide il lago dalla conca di Quoram.

Su questo percorso, mentre le avanguardie, lanciate verso Dessiè, avanzavano oltre Quoram, oltre Cobbò, sopra questo itinerario lungo come da Milano a Bologna, con una somma di dislivelli e difficoltà, quali non si hanno neppure nelle più aspre strade delle nostre Alpi, nello spazio di pochissimi giorni è stata creata dal nulla la strada.

Qualche tratto già esisteva; da Macallè a passo Dogheà erano già dei mesi che salivano le autocolonne ad accumulare le munizioni, a portare le truppe per la battaglia dell'Amba Aradam: al di là, fino a Scelicot, la strada era stata costruita sotto la protezione delle mitragliatrici e sotto gli occhi attoniti del nemico da piccole squadre avanzate che si ritiravano alla sera dentro le nostre linee. Oltre, non c'era più nulla.

Fino all'Amba Alagi, fino anche alla vallata dell'Atzalà la strada fu costruita in gran fretta, ma senza un assillo particolare: al di là di Enda Chercos, dopo la battaglia di Mai Ceu, quando già era pronta l'autocolonna che doveva essere lanciata su Addis Abeba, l'impresa assunse un carattere epico.

Era la lotta di un intero esercito contro la montagna impassibile ed ostile, contro la natura avversa: pioveva spesso, la terra diventava fango, appesantiva il piccone e la vanga, impantanava i rifornimenti, ma la strada doveva essere fatta ad ogni costo.

Tutti si improvvisarono costruttori di strade, fanti ed artiglieri, soldati del genio, della sussistenza, della sanità, senza limitazione di ore, senza tregua, anche sotto la pioggia scrosciante: così la Pasqua dell'Anno XIV vide un'intera regione sonante degli scoppi delle mine, dei colpi di piccone, dei canti dei nostri soldati, un'intera regione unita nel giro di poche ore col mondo civile, trasformata radicalmente, togliendole ogni privilegio di inaccessibilità per portarla d'un tratto, da una forma di vita primordiale, nel mondo del motore e del progresso.

E l'autocolonna passò il giorno stabilito: una grande battaglia era stata vinta, che ci apriva le porte di tutto l'Impero.

Al di là di Quoram esisteva l'unica strada abissina dell'altopiano, costruita espressamente dal Negus, e che bene o male aveva servito per i rifornimenti dell'esercito abissino: ma anche questa strada, pomposamente detta «imperiale» con la solita mania abissina di sopravalutare ogni cosa, usurpava non solo la sua sonante qualifica, ma anche il nome

di camionabile, almeno nel senso in cui è inteso nei paesi civili.

Nessun autista, infatti, in Italia, si sognerebbe mai, al volante di un grosso autocarro carico di 40 o 50 quintali, di affrontare una discesa quale quella che si presentava una decina di chilometri dopo Quoram, alla famosa colletta di quota 2340, ribattezzata immediatamente dai nostri soldati col nome di « passo della morte ».

Qui, improvvisamente, la strada scompariva quasi sotto le ruote dell' autocarro e si inabissava in una forra profonda, ripidissima, dalle pareti scoscese e frananti, solcate da mille canaloni diritti, scendeva a svolte strette, continue, malagevoli, con pendenze inverosimili del 15, del 20 per cento, con pendenze, misurate, nella parte interna di alcune curve, del 45 %!

Eppure gli autocarri passarono anche di qui, passarono i grossi autotreni dove a stento gli Abissini riuscivano a far salire gli autocarri leggeri, passò di qui la famosa colonna autocarrata lanciata alla conquista della capitale.

Ma quante fatiche, quante ore per superare certe curve insuperabili, con la montagna da una parte e il vuoto dall'altra, per guadagnare a marcia avanti e a marcia indietro, nello spazio di centimetri, la possibilità di uscire dalla curva!

In alcune strade, per esempio, nei tratti più ripidi, dove la costruzione di un tornante richiedeva troppo tempo, era stata fatta una specie di spina, di cui gli autocarri scendevano un tratto avanti ed un tratto a ritroso.

Ed ogni tanto ecco la ruota che esce di strada, ecco l'autocarro pericolante, ecco anche purtroppo un carico completo che va a perdersi nel fondo della forra.

Anche qui dunque, come in tutto il percorso Quoram-Dessiè, come in tutte le altre direttrici della nostra avanzata, verso Socotà, verso Gondar, oltre i guadi del Tacazzè, a guerra terminata si presentò il problema imperioso, in vista della stagione delle piogge, di procedere ad una progressiva sistemazione della rete stradale così da assicurare in ogni caso

LA COSTRUZIONE DI UNA STRADA PRESSO ENTISCIOT. *(Fot. ing. Bulano)*

LA STRADA DI ENDA IESUS DOPO LE GRANDI PIOGGE. *(Fot. dell'A.)*

LA DISCESA VERSO LA PIANA DI COBBÒ: LA STRADA ABISSINA PRECIPITA A RIPIDE SVOLTE, MENTRE GIA' SI DELINEA LA NUOVA ARTERIA COSTRUITA DALLA DIVISIONE ASSIETTA. *(Fot. dell'A.)*

i rifornimenti, così da permettere di riprendere alla fine di settembre, con la maggior sollecitudine e coi servizi logistici già assicurati, il successivo sbalzo in avanti per la definitiva occupazione di tutto il territorio.

Le strade, che il fante aveva abbozzate sulla montagna a grandi colpi di piccone, passate ormai nelle retrovie, furono affidate alle imprese borghesi, che a poco a poco avevano gettato un nastro scorrevole di cemento da Asmara, da Decamerè fino ad Adua, ad Axum, a Macallè: e il fante dovette ricominciare un'altra volta. Ma ora si pretendeva ancora di più da lui: si pretendeva non solo la rapidità, la tenacia, l'entusiasmo sempre costante, e le lunghe ore di vigilanza notturna nei territori ancora non completamente sicuri, ma anche si richiedeva che si improvvisasse operaio esperto e consumato, costruttore di ponti, di muraglioni, di massicciate.

IL LAGO ASCIANGHI VISTO DAL PASSO AGUMBERTA' OCCIDENTALE. *(Fot. dell'A.)*

E il fante, anche questa volta, non mancò alla fiducia che si era riposta nelle sue inesauribili qualità.

Scaglionate per centinaia di chilometri al di là del Tacazzè, al di là di Quoram, nell'infuocata piana di Cobbò, fino al lago Haik, fino a Dessiè, legionari e soldati lavorarono ancora una volta alla strada: il tracciato, eseguito da ufficiali specializzati, rispondeva già alle maggiori esigenze del traffico, e molte volte l'impresa subentrante, quando le truppe si spostarono nuovamente in avanti, non dovette eseguire che brevi rettifiche o portare a termine quelle opere di maggior mole che la mancanza di mezzi aveva impedito di sviluppare. Eppure le difficoltà non erano certo diminuite: anzi si erano venute creando condizioni forse ancora più sfavorevoli e difficili.

Prima di tutto le condizioni climatiche: le grandi piogge rendevano faticosa la vita sotto la tenda, interrompevano il lavoro, facevano scorrere dentro agli scavi, degli improvvisi ruscelli fangosi: ogni giorno la mattina si presentava limpida e serena, ed ogni pomeriggio, ogni

UNA PERFETTA CURVA DELLA NUOVA STRADA QUORAM-DESSIE', COSTRUITA DAGLI ARTIGLIERI DEL 38° FANTERIA. *(Fot. dell'A.)*

sera, il cielo apriva le sue cateratte.

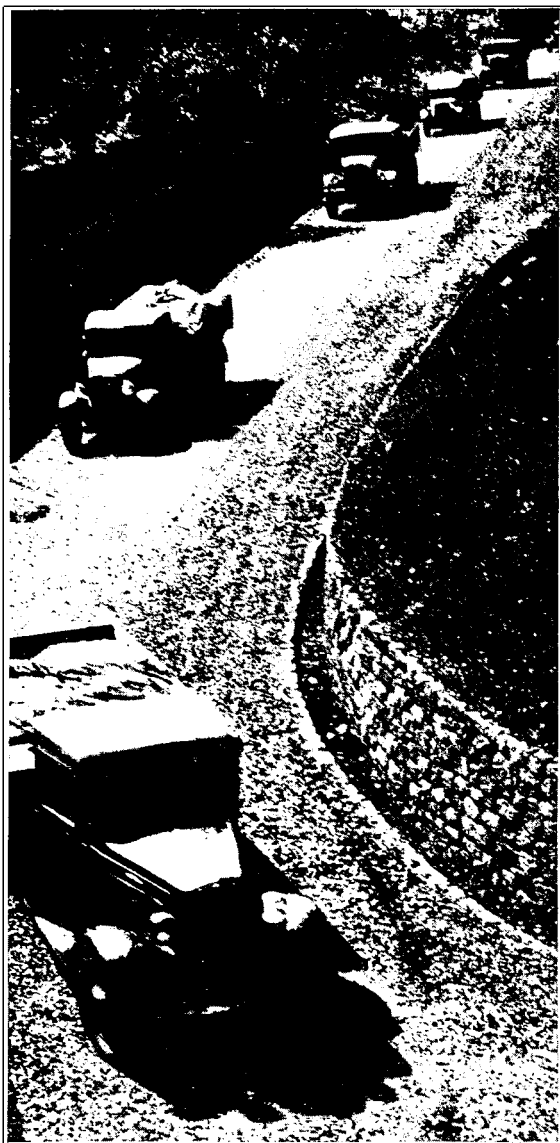
Nelle zone piane tutto veniva allagato, ed il traffico si arrestava completamente anche sulla vecchia strada abissina, per quanto già adattata. La piana di Cobbò, ad esempio, era diventata lo spauracchio di tutti gli autisti: arrivando a Quoram da Dessiè era di prammatica sentirsi chiedere da decine di persone le condizioni della piana. Appena balenava la possibilità di transitare, tutti rinunciavano alla sosta e partivano, s'avventuravano per la piana infida, dove la ruota poteva da un momento all'altro sprofondare nella melma, dove mezz'ora di pioggia torrenziale bastava per arrestare il transito, bloccare uomini e macchine nel fango per cinque, dieci, venti giorni consecutivi.

Altra difficoltà, volendo costruire strade di carattere definitivo, era la mancanza di specializzazione: il soldato dell'11 e del 13 difficilmente era più di un semplice garzone, anche se già faceva il muratore, e la massa andava guidata, istruita pazientemente. Ma nonostante la scarsità dei mezzi meccanici, in grazia dell'entusiasmo sempre costante, di un sano spirito di emulazione tra reparto e reparto, i lavori furono condotti dovunque rapidamente e con una precisione che solo una tecnica provetta o un inesauribile entusiasmo potevano raggiungere.

Uno dei tratti più difficili fu quello già accennato dall'altipiano di Quoram alla piana di Cobbò. Il tracciato preesistente fu abbandonato e ne fu affrontato uno con una pendenza adatta ai più pesanti autotreni, con svolte di grandissimo raggio, con larghezza intorno agli otto metri.

La costruzione di una strada di questo genere farebbe riflettere seriamente qualsiasi impresa: i soldati dell'Assietta l'affrontarono decisamente e la strada fu intagliata nelle alte pareti rocciose, spesso malfide e crollanti, a colpi di mina e di piccone. Furono innalzati muraglioni imponenti a massi squadrati, di oltre dieci metri: ed era facile vedere i pastori Azebò Galla, o i montanari che scendevano dalle alte valli del Tatarà fermarsi a commentare fra loro con cenni di meraviglia.

Non c'era un frantoio e occorreva la ghiaia per la strada? Non importa: la ghiaia fu trovata lungo il pendio della montagna o pazientemente fabbricata a colpi di mazza.

Mancavano i compressori per la massicciata? Non importa: il fante con infinita pazienza obbliga gli autocarri a passare successivamente sulle varie sezioni della strada, e a poco a poco il terreno si consolida, la massicciata diventa dura e resistente, l'autista che arriva dalla piana dopo una

SULLE NUOVE STRADE PASSANO LE AUTOCOLONNE. *(Fot. dell'A.)*

settimana di navigazione tra la melma, le buche e gli sterpi, allarga la faccia al sorriso...

Un'altissima parete rocciosa frana e minaccia di precipitare sulla strada, senza che ci si possa fidare ad avvicinarsi? Non importa. Cessata la sua opera di guerra, forse per la prima volta nella storia, l'artiglieria è impiegata in utili opere di pace. La batteria del 38° fanteria apre il fuoco contro la montagna e l'enorme ammasso precipita finalmente a valle.

Ora, chi solo fra pochi anni percorrerà gli stessi itinerari, stenterà forse a ritrovare sotto il nuovo nastro di cemento le testimonianze di questo umile, ma imponente lavoro: le tracce degli accampamenti saranno state cancellate dalla vegetazione rigogliosa e le lunghe ore di lavoro sotto la pioggia o sotto il sole rovente, le migliaia di metri cubi scavati a fatica non appariranno più in tutta la loro realtà.

Solo, a lato della strada, disseminati un po' dappertutto, resteranno i ricordi innalzati dai soldati, lapidi rozzamente scolpite da qualcuno che si è offerto volontariamente, nomi di reggimenti, che si ritrovano come pietre miliari e permetterebbero di ricostruire la storia dell'avanzata, ingenui bassorilievi col profilo del Duce, col fregio dell'arma, con un motto di fede.

Questo rimarrà: e forse verrà il giorno che il soldato-legionario avrà il monumento che lo esalterà in questa sua romana fatica, mentre con le armi conquista un Impero e tale conquista consacra con opere salde e perenni di civiltà.

VITTORIO CALDERINI

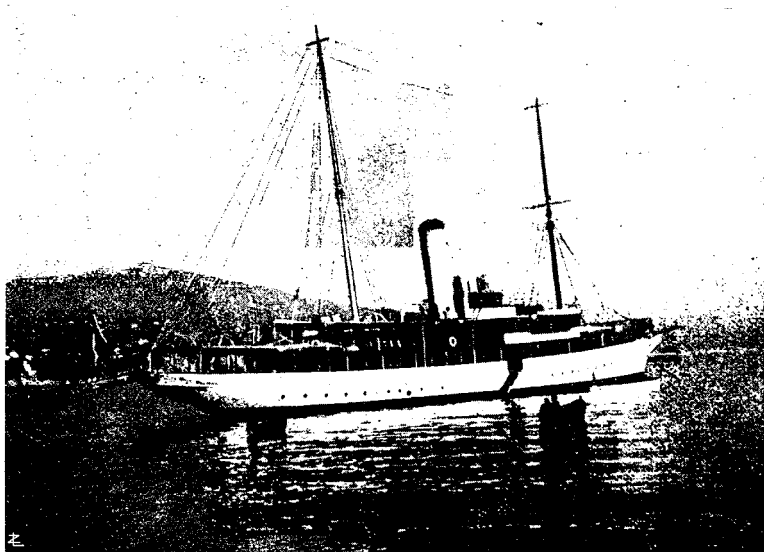
SOLDATI INTENTI A DIFFICILI LAVORI STRADALI. *(Fot. dell'A.)*

CON GUGLIELMO MARCONI A BORDO DELL' "ELETTRA,,

« Io vorrei vivere continuamente sul mare: venderò la mia casa di Roma e acquisterò in sua vece uno *yacht*, che diventerà la mia residenza preferita. Potrò così concentrarmi, studiare, pensare, fare esperienze a mio piacimento sul mare, lungi da tutte le false convenzioni e dalle misere lotte che rattristano la vita degli uomini della terraferma ». Con tali parole, velate di amarezza, di ritorno dalla Conferenza per la Pace, che si era tenuta a Parigi e alla quale aveva partecipato in qualità di Delegato italiano, Guglielmo Marconi confidava al suo più fidato collaboratore e amico, il marchese Luigi Solari, i progetti che andava vagheggiando per l'avvenire.

E, da uomo abituato a passare senz'altro dall'idea all'azione, alla fine di quello stesso anno 1919, nel quale avveniva il colloquio che abbiamo riferito, acquistava dal Governo inglese, che l'aveva confiscato come preda di guerra, un magnifico *yacht* costruito per cullare gli ozi di un potente arciduca d'Austria, e che invece doveva — per merito di Marconi — essere consacrato alla storia delle radiocomunicazioni.

Egli ribattezzò la bella nave, candida come un cigno e agile

EGLI RIBATTEZZÒ LA BELLA NAVE CANDIDA E AGILE COL NOME FATIDICO DI « ELETTRA »...

SOAVE ATMOSFERA FAMILIARE, AL RIVERBERO DEL GENIO CHE TUTTO IL MONDO C'INVIDIA.

come un levriere, col nome fatidico di « Elettra », quasi ad esprimere il voto che le onde magnetiche, da lui presto lanciate nell'etere da quella sua magica fucina, avessero a raggiungere la lontanissima, omonima stella, che brilla, insieme con le altre Pleiadi, nel più alto del firmamento.

E trasportò, quindi, sullo svelto panfilio, fatto per correre tutti i mari, quanto aveva di più caro: dai perfettissimi apparecchi scientifici necessari alle sue incessanti esperienze, ai suoi libri prediletti; dai ricordi della fanciullezza ai ritratti a lui dedicati, con autografi oltremodo lusinghieri, da re, da principi reali, da capi di governo, da famosi letterati e artisti di ogni parte del mondo. Di questi volle popolare le pareti del suo studiolo di bordo, come per crearvi un'atmosfera di elevazione, nella quale la sua ispirazione potesse meglio assurgere a nuove scoperte, per la salvezza e il benessere di tutta l'umanità.

La sua passione per il mare, la sua perizia nei calcoli di rotta, la sua calma durante le più violente tempeste, i lunghi periodi trascorsi dall'età di appena vent'anni a bordo di navi da guerra, in continuo contatto con i più stimati ammiragli della marina italiana, inglese e americana, hanno fatto di lui un ottimo ufficiale di marina ben meritevole del grado di capitano di fregata, che gli fu concesso durante la conflagrazione europea, grado ch'egli rivestì con sommo onore, prodigandosi particolarmente nel campo delle radiocomunicazioni militari.

Da anni ed anni egli anima e guida il processo di perfezionamento della sua grande invenzione, dirigendone personalmente le maggiori applicazioni in ogni parte del globo. Con le sole esperienze di laboratorio probabilmente la radiotelegrafia non avrebbe con-

L'APPARENTE RIGIDEZZA DEL GRANDE INVENTORE E' MITIGATA DAL SERENO LUMINOSO SORRISO DELLA MARCHESA MARIA CRISTINA.

seguito i grandiosi progressi raggiunti nel volgere di pochi anni, e dovuti principalmente all'infaticabile attività del nostro grande inventore, onnipresente ovunque stesse per sorgere una stazione radio di qualche importanza, o dove occorresse collaudarla. Ben 87 volte Marconi ha varcato l'Oceano Atlantico, alcune delle quali a bordo dell'« Elettra », che stazza appena 800 tonnellate, ed è assolutamente disadatta a simili perigliose traversate. Inoltre, nell' autunno del 1933, egli ha compiuto, a scopo di studio, il giro del mondo, che si è risolto in una grande campagna di propaganda nazionale, avendo egli ricevuto dovunque onori sovrani, come ben meritava per il suo genio ormai universalmente riconosciuto. Fra queste dimostrazioni vogliamo solo ricordare le lauree *ad honorem* decretategli da antiche e famose Università, come quelle di Oxford, di Cambridge, di Glascow, di Liverpool, di Aberdeen, e di altre ancora, in Luisiana e in Pensilvania.

Nell'aprile del 1920 salpava per la prima volta, dal porto di Southampton, la « candida nave che naviga nel miracolò e anima i silenzi » (1), con a bordo il « Mago degli spazi, dominatore dell'etere » (2); e alla navigazione dell'« Elettra », in ogni tempo feconda di risultati positivi, è legato — si può dire — il periodo più luminoso e produttivo dell' attività scientifica di Marconi, che nel proficuo raccoglimento, solo possibile nella solitudine dei mari, ha compiuto esperienze su esperienze, ha creato nuovi e ingegnosi dispositivi, ha scoperto altre leggi cui sottostanno le onde elettriche e le ha applicate a perfezionare incessantemente la radiotrasmissione.

Marconi trova inoltre il tempo di presiedere degnamente la Reale Accademia d'Italia e l'Istituto Nazionale delle Ricerche, massime nostre istituzioni, delle quali Mussolini lo volle capo. Nè il grande scienziato insuperbisce per questo o

(1) Gabriele d'Annunzio.
(2) Mussolini.

C'E' A BORDO UN MINUSCOLO PERSONAGGIO, SPIRITO VISIBILE DELLA BELLA NAVE....

per altri altissimi onori che gli si rendono in ogni parte del mondo, chè, anzi, egli vive in una atmosfera di modestia e di semplicità addirittura francescane, sino a confessare che, in fondo, egli non sa spiegarsi che cosa sia questa forza misteriosa, di cui pure ha divinato le leggi essenziali, e convenire che « *nella indagine delle forze misteriose che ci avvolgono è la Divina Provvidenza che ci assiste, quella stessa Divina Provvidenza che ha fatto dell'Italia la culla di ogni Arte e di ogni Scienza; quella stessa Provvidenza che anche oggi assiste l'Italia, il suo Re e il suo Governo, guidando il nostro Paese verso i suoi maggiori e più alti destini* ».

Alto della persona, eretto nel portamento, di sobria eleganza nel vestire, sempre rasato di fresco, dignitoso e serio nell'aspetto, ma senza ombra di alterigia o di ostentazione, Marconi parla lentamente, come tutte le persone abituate a riflettere a lungo, con un tono di voce caldo, soffuso di accento esotico, per la lunga abitudine di parlare in inglese, lingua ch'egli conosce come la propria; e non appena apre bocca, mette a suo agio anche i più pavidi che lo avvicinano con la più timorosa riverenza. Schiettamente gioviale con gli amici e con gli intimi, si mantiene abitualmente silenzioso e riservatissimo: strappargli un sorriso non è facile; indurlo a confidenza è quasi impossibile. Genialità latina e calma anglosassone, derivategli dal sangue emiliano del padre, Giuseppe Marconi, e dal sangue irlandese della madre, Annie Jameson, e fusi in lui in una felice combinazione, che costituisce il solido mondo del suo equilibrato carattere.

Affabilissima è pure la degna consorte di Marconi, marchesa Maria Cristina dei Conti Bezzi Scali, sempre intenta a mitigare la rigidezza apparente del marito, accogliendo col suo più luminoso sorriso gli ospiti illustri che salgono a bordo, e fa gli onori di casa — splendida casa galleggiante — con una signorilità e con un garbo di grande dama romana. Appassionatissima di musica, amante delle lettere e fine cultrice di storia dell'Arte (nel periodo ch'ella trascorre ogni anno nella Città Eterna il suo passatempo preferito è quello di visitare chiese e musei con guide competenti), ella si assume volontariamente il compito di ricondurre alla realtà della vita terrena l'inventore e gli scienziati che lo visitano, sovente immersi e come smarriti in ardui problemi dello scibile.

Uno squisito caffè, un bicchierino di liquore finissimo, un tè preparato in modo superlativo da aristocratiche mani, e soprattutto la con-

versazione varia e interessante di una colta e bella signora che sa intelligentemente « sintonizzare » i fatti mondani con la radiotelegrafia, è quanto occorre a compiere il miracolo.

Le delegazioni straniere che salgono sul pontile dell'« Elettra » per visitare la nave famosa e rendere omaggio al celeberrimo suo proprietario, ne rimangono talmente conquise, che quasi non trovano la via per prendere congedo e si augurerebbero certo di rimanere a lungo in quell'atmosfera familiare, in cui riesce tutt'altro che molesto il riverbero accecante di un genio luminoso, qual è quello di Marconi.

Ma c'è a bordo un minuscolo personaggio, di cui non abbiamo ancora parlato e dal quale ci sentiamo tirar forte la giacca — come per dirci: « Ohè, ci sono anche io! » — che ha già una propria personalità e si dà veramente una grande importanza: e il bello si è che tutti quanti, a principiare da Marconi e dalla sua signora, lo assecondano in ogni suo capriccio e accorrono docili al suo volere. Questo piccolo personaggio si chiama anche esso Elettra, ed è come lo spirito visibile della bella nave; spirito folletto invero, che qualche volta fa dannare tutti quanti con i suoi capriccetti. Ma ai bambini tutto si deve perdonare, specialmente quando si è Elettra Elena Maria, la seienne figlia di Marconi, che ebbe a madrina di battesimo nientemeno che S. M. la Regina Elena.

Concediamole, dunque, un po' di quell'importanza che ha ben ragione di darsi, almeno finchè rimarrà piccina, e seguiamola nella sua vita giornaliera. Si alza di buon mattino, la birichina, e non c'è modo di tenerla fra le coltri quando sia desta: l'istitutrice deve farsi in fretta e furia una sommaria toletta e seguirla sul ponte, che i marinai di solito stanno lavando a quell'ora.

QUESTO PICCOLO PERSONAGGIO DALL'ARIA IMPORTANTE SI CHIAMA ANCH'ESSO ELETTRA...

L'ALTA FRONTE PENSOSA, ABITUATA AGLI ARDUI PROBLEMI, S'ILLUMINA DI GIOIA SERENA...

I rudi lupi di mare, che idolatrano la piccina e giocano molto volontieri con lei, hanno però un bel daffare per evitare di sporcare il suo candido vestitino ricamato. Perchè la mania di Elettra sarebbe proprio quella di diguazzare nei rivoletti d' argento che escono dai secchielli di tela e, scintillando sotto i raggi del sole nascente, corrono spumeggiando sulla tolda levigata.

L'istitutrice leverebbe inutilmente al cielo i suoi più commoventi richiami, se per fortuna non giungesse in suo aiuto il Capitano. Il Comandante dell'« Elettra », Gerolamo Stagnaro, medaglia d'oro al valore di marina, ha — lui solo — il potere eccezionale di dare ordini anche alla piccola Elettra. E sapete perchè? Proprio lo scor-

DOPO LA CENA SOTTO LO SGUARDO DELLA MAMMINA, ELETTRA CHIAMA A CONVITO I MUGGINETTI...

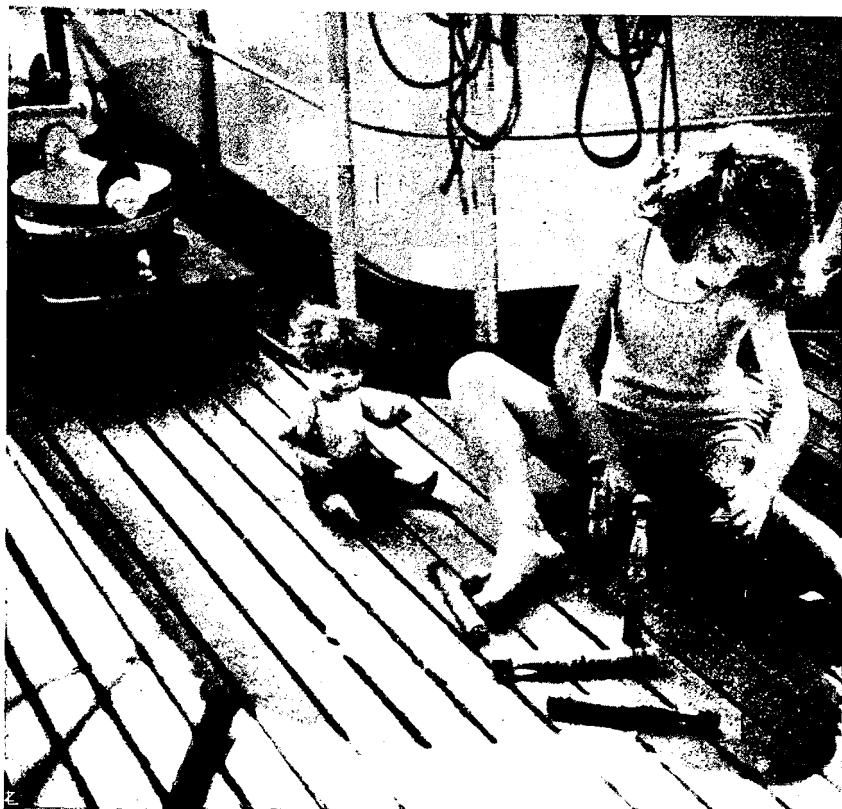
so agosto si è festeggiato a bordo il sesto compleanno della piccola, la quale ha avuto in regalo dai nonni una bella maglietta bianca, con un'ancora dorata ricamata sul petto, e un paio di pantaloncini lunghi lunghi fino ai piedi, proprio di quelli turchini da marinaio. Elettra ha indossato, tutta fiera, la elegante divisa da *yachtwoman*, e da quel momento si è considerata un vero marinaio. «Ma come marinaio — le ha poi spiegato il Comandante — tu mi devi assoluta obbedienza, proprio come gli ufficiali e tutta la ciurma ». E la logica di quel cervellino, per quanto intelligente e scaltro quanto mai, non ha avuto lì per lì da replicare. Così, il Comandante può con un fischio interrompere i giuochi di Elettra, e farla correre a mettersi davanti a lui sull' attenti, per domandargli, salutando con la manina tesa: « Comandi, Capitano? ».

Questa volta, poi, c'è davvero un ordine per lei: « Il Senatore fa dire alla Signorina che l' attende in biblioteca ». Con poca compostezza da marinaio e tanto meno da signorina, la piccola ruzzola addirittura giù dalla scaletta del boccaporto e si getta tra le braccia dell'amato genitore, baciandolo e ribaciandolo sulle labbra e sulle guance: « Buon giorno, Papino; Papino, buon giorno!». E poi, sedutasi sulle

ginocchia del «Papino», che le vuole un mondo di bene, incomincia a snocciolare una lunga serie di «perchè».

Ad ogni questione complicata, che non arrivi a risolvere da sè stessa, ad ogni «perchè» rimasto senza risposta, ella ha sempre una via di scampo: «Lo chiederò a Papino». E Marconi, padre amorevolissimo, è sempre pronto a spiegare, a chiarire, a raccontare mille e mille belle cose a questo omettino di sua creazione come la radio, ma in cui v'è ben poco da perfezionare. L'alta fronte pensosa, abituata a cimentarsi con i più alti problemi della fisica e della meccanica, s'illumina di gioia serena di fronte al grazioso minuscolo personaggio, che tratta con lui a tu per tu, senza ombra di soggezione; e negli occhi celesti di lei ritrova forse quelli della madre amatissima, che tanto grande fermezza infuse al suo carattere.

Benchè donna, la piccola figlia di Marconi segue a Roma regolarmente i corsi di marinaretto dell'O. N. B., e spesso i genitori e i nonni si recano, a sua insaputa, a vederla sfilare inquadrata e impettita, secondo la più rigorosa disciplina marinaresca, alla quale ella si acconcia volentieri, perchè ha detto che un giorno dovrà comandare lei l'«Elettra»!

Nei bei mesi delle vacanze, quando il can-

UNA SOLITARIA PARTITA A BIRILLI DOPO L'EMOZIONANTE «ACCHIAPPINO» CON LA MAMMA...

ALLE CINQUE POMERIDIANE SI SCENDE A TERRA PER LA CONSUETA GITA IN AUTO.

dido *yacht* si culla per tre o anche quattro lunghi mesi nella tranquilla rada di S. Margherita Ligure, la gioia della piccola è al colmo. Il « Papino » le insegna la geografia, per cui essa ha tanta inclinazione, senza però riuscire ancora a farle dire che il polo opposto a quello nord si chiama polo sud, e non « polo surd ». La Mamma, insieme col fido marinaio, Agostino, nativo del Forte dei Marmi, le insegna a nuotare, i nonni a imitare Shirley Temple e l'istitutrice a leggere e scrivere...

Elettra pranza sola, prima dei genitori, nel grande salone dalle argenterie lucenti, tutto stuccato di bianco: sola per modo di dire, perchè la sua Mammina non l'abbandona mai, e la sorveglia, anzi, principalmente quando mangia, perchè tutte le mamme pensano che i loro bambini siano gracili, e non sono contente finchè non li hanno visti rimpinzati di cibo. Quanti balocchi deve promettere la Marchesa Cristina alla piccola Elettra perchè mastichi bene quella minuscola costoletta, che proprio non vorrebbe andarle giù! E perchè ingoi quella salsina, che pure manda un sì buon odore... e quella frittella di riso che dice: mangiami, mangiami! Ma alfine la bimba è sazia, e viene a salutare sopra coperta il babbo, i nonni e gli ospiti eventuali, per ritirarsi a far la nanna. Prima, però, vuol dar

da mangiare ai mugginetti, che a quell'ora attendono con le gole voraci fuor d'acqua, a babordo, la mollica di pane fragrante che la loro piccola amica suole loro gettare, lasciando qualche volta soltanto la crosta ai « filoncini » che mangerà la mamma. Sopra un tavolinetto apparecchiato sul ponte, pranzano abitualmente Marconi e i suoi familiari: mensa semplice, come semplice è la vita di bordo, e, dopo il pranzo, una partita di *bridge*, mentre si fuma una sigaretta. La Marchesa, però, preferisce riposare dieci minuti nella sedia a sdraio, cullata dal sommesso chiacchierio del mare e delle persone di famiglia, fusi in una sinfonia di sogno.

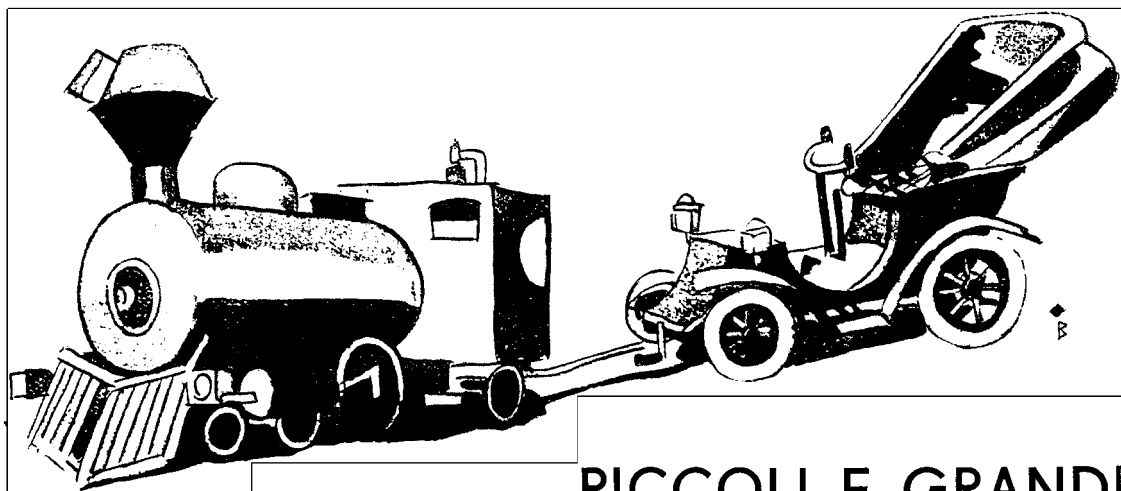
Veramente beata questa vita che Marconi e i suoi cari trascorrono a bordo, senza che le esperienze rallentino o la mente del grande Inventore cessi di applicarsi in sordina ai grandi problemi posti dalla sua prima invenzione, pur non trascurando i doveri di amoroso e sollecito capo di famiglia.

Verso le cinque del pomeriggio si scende a terra per la consueta passeggiata in auto a Paraggi, a Portofino o a qualche altro degli ameni paesi della vicina riviera. Talvolta anche Elettra si reca a terra, ma più spesso è lasciata a bordo, perchè l'auto l'affatica. Allora, alla partenza, i saluti sono commoventi, come se il distacco fosse di mesi addirittura e non di poche ore... E appena la lancia si stacca, portando via lontano la mamma e il « papino », Elettra corre a poppa e si spenzola, per agitare il fazzoletto, fino a che la barca a motore sia in vista.

Poche settimane fa i giornali annunziavano che un incendio era scoppiato a bordo dell'« Elettra ». Chissà quanti cuori avranno trepidato! Ma il danno fu lieve. Così, la bella nave, partecipe delle fortune del grande Inventore, porterà per molti e molti anni ancora, in tutti i porti del vecchio e del nuovo mondo, l'orifiamma di Marconi, genio della nostra stirpe, e il tricolore, vessillo sfolgorante dell'italico Impero.

Testo e fotografie di

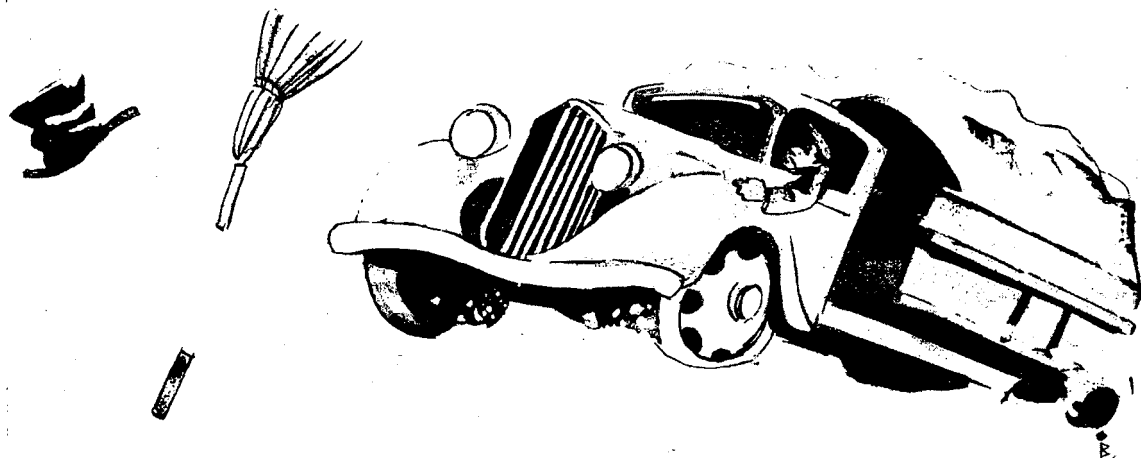
ERMANNO BIAGINI

LA LANCIA SI STACCA... ELETTRA CORRE A SALUTARE MAMMA E « PAPINO ».

PICCOLI E GRANDI PROBLEMI DEL TURISMO

Facilitare con tutti i mezzi l'esercizio del turismo, rendendo il viaggio sempre più agevole e comodo; garantire ad esso la maggiore possibile sicurezza, specie lungo le strade, è, si può dire, la preoccupazione e lo studio quotidiano della stampa tecnica e delle associazioni turistiche, le quali, agitando poi tali problemi in riunioni e congressi, preparano quegli elementi, frutto della pratica esperienza, che servono ai Governi come base di studio per eventuali riforme. E' un poco la funzione di spinta quella che esercitano le associazioni, perchè, come in tutte le cose, vi è chi ha il compito di spingere e chi ha quello, invece, di resistere, e le resistenze dei Governi sono più che giustificate, in quanto che certe novità tradotte in norme legislative e cioè obbligatorie, creano alle volte difficoltà impensate nella loro applicazione. Ad ogni modo, poichè il compito nostro è proprio quello di segnalare problemi nuovi per andare incontro a necessità nuove, penso valga la pena di dire qualche cosa intorno ad alcune proposte che formarono oggetto di discussione anche in una recente adunata tenuta a Montecarlo dall'Alleanza Internazionale del Turismo, la quale federa pressochè tutti i Touring Clubs del mondo, che sono oltre un centinaio, e nella quale il nostro Touring ha una posizione eminente.

L'automobile in ferrovia

Anche per chi vuol fare del turismo automobilistico vi sono casi nei quali il trasporto dell'automobile in ferrovia appare necessario, mentre ve ne sono altri nei quali un tale trasporto, se non è necessario in modo assoluto, si manifesta utile e conveniente. Ecco, quindi, che facilitare da parte delle ferrovie questi trasporti con favorevoli tariffe, e con rapidità di caricamento, facendo viaggiare, in massima, l'automobile come un bagaglio che segue l'automobilista, è cosa che merita di essere studiata e risolta nell'interesse di entrambi questi mezzi di trasporto, che una volta tanto, troveranno un punto non di concorrenza, ma di collaborazione.

Ho detto che in certi casi l'automobilista non può rinunziare alla ferrovia, ed il caso tipico, che a noi più interessa, è quello dell'attraversamento delle nostre Alpi occidentali, che per oltre metà dell'anno, a causa della neve, hanno i transiti stradali chiusi. In attesa che si risolva il loro attraversamento col traforo del Monte Bianco o con l' utilizzazione della seconda galleria del Sempione (accenno ai due progetti più noti, ma ve ne sono altri), noi abbiamo ogni interesse a facilitare i trasporti, mediante ferrovia, delle automobili per le gallerie ferroviarie del Frejus e del Sempione, allo scopo d'invogliare le genti del Nord a scendere nella Penisola italiana, per godersi il dolce clima mediterraneo dalla eterna primavera. Si tratta di dare maggiore incremento, di far, cioè, guadagnare una stagione in più (l'inverno), alla nostra industria del forestiero. Ma il problema interessa anche il turismo interno, perchè, data la configurazione del nostro Paese, il trasferirsi da Milano in Sicilia esige un percorso stradale di 1.400 chilometri, ragione per cui non pochi rinunziano al desiderato viaggio all'Isola del sole a causa della distanza; mentre, se al di là dello Stretto trovassero la propria macchina pronta ad accoglierli, compirebbero con maggiore agio il classico giro della Sicilia. Ricordiamo che, per un complesso

... LE NOSTRE ALPI OCCIDENTALI CHE, PER OLTRE META' DELL'ANNO, A CAUSA DELLA NEVE, HANNO I TRANSITI STRADALI CHIUSI...

di ragioni note a tutti, la nostra dotazione automobilistica è costituita in prevalenza da macchine utilitarie e, cioè, non di grande turismo, certamente ottime per fare il giro dell'isola, ma un poco meno per raggiungerla, con ospiti e bagagli a bordo.

Lo stesso va detto per il Meridionale che pensa di trascorrere con la famiglia un periodo di villeggiatura in Alto Adige, in Val d'Aosta, a Venezia o sui Laghi. A chi osservasse che automobili per fare le gite se ne trovano anche sul posto, risponderemmo che chi ne possiede una, malvolontieri rinuncia ad usarla per pagarne un'altra, e preferisce rinunziare a certi lunghi viaggi; senza dire che spesso, favorito dal bollo estivo, acquista l'automobile appunto per la villeggiatura. D'altra parte, le ferrovie, dal canto loro, hanno tutto l'interesse a favorire questi trasporti, perchè se si raggiungono su strada le località di cura e di soggiorno, esse perdono il trasporto dei viaggiatori e delle macchine.

Il problema non è nuovo e presenta tale interesse, che fu oggetto di discussione anche da parte della Unione Internazionale delle Strade Ferrate, la quale venne a conclusioni favorevoli, tanto che in parecchi Paesi furono già adottati provvedimenti in proposito. In Inghilterra, ad esempio, vigono tariffe ridotte, e basta presentare il biglietto ferroviario individuale di qualsiasi classe per aver la riduzione sul prezzo di trasporto dell'automobile. Lo stesso avviene in Germania, dove la riduzione è del 50 %. In entrambi i Paesi è stabilita una distanza minima, al disotto della quale non si può fruire della riduzione. Possibilmente, le macchine viaggiano coi treni passeggeri. In Francia si è essenzialmente cercato di ricondurre alla ferrovia quel traffico che più le sfugge con l'automobile, creando facilitazioni tariffarie alle famiglie che viaggiano in auto, riducendo il prezzo del trasporto del veicolo fino alla gratuità, quando i componenti la famiglia pagano un minimo di 500 franchi di biglietti ferroviari di andata e ritorno. Infine, la Sviz-

... SE DI LA' DELLO STRETTO TROVASSE LA PROPRIA MACCHINA...

... FACENDO VIAGGIARE... L'AUTOMOBILE COME UN BAGAGLIO...

zera concede facilitazioni per il passaggio del Gottardo, del Sempione e del Lötschen.

Si deve dire che la nostra Amministrazione ferroviaria non ha mancato di concedere facilitazioni per la galleria del Sempione, stabilendo una tassa unica di L. 80; ma sarebbe conveniente concedere agevolazioni più sensibili, ed estenderle anche al Moncenisio, per favorire nel maggior modo possibile, come già si fa per i viaggiatori, il viaggio in Italia degli stranieri.

E' poi da augurarsi che si prenda in esame il problema anche nei riflessi del traffico interno, portando nella risoluzione di esso quella consueta larghezza di vedute a cui le nostre ferrovie ci hanno abituati; tanto più ch'esse sono ormai talmente bene attrezzate, da poter risolvere senza difficoltà il lato tecnico del problema, in quanto, cioè, si riferisce alla rapidità del carico e dello scarico non solo, ma anche del percorso, in modo che l'auto possa seguire, a guisa di bagaglio, chi viaggia con essa.

Il beneficio tariffario dovrà, poi, essere notevole, tale, cioè, da invogliare l'automobilista ad approfittarne. Per queste considerazioni, l'Alleanza Internazionale del Turismo ha emesso il voto che i rispettivi Clubs federati si interessino presso i loro Governi, affinchè emanino provvedimenti atti a facilitare tali trasporti.

... FACILITAZIONI TARIFFARIE ALLE FAMIGLIE CHE VIAGGIANO IN AUTOMOBILE...

I fari con la luce gialla

Da qualche tempo, percorrendo le nostre strade, si vedono fari di automobile che proiettano una luce gialla. Per chi vuole rendersi ragione di questa novità diremo, come del resto ognuno avrà già pensato, che la luce gialla sembra sia meno abbagliante e penetri la nebbia meglio della luce bianca. Ma, a quanto pare, la scienza non è ancora concorde su questo punto, ed una viva discussione si ebbe in merito all'ultimo Congresso dell'Alleanza Internazionale del Turismo, specialmente tra i Francesi e gli Inglesi, che sostenevano tesi opposte. L'Italia ha adottato, a mio avviso, la soluzione più saggia: ha consentito l'impiego di una luce giallo-chiara, senza, cioè, nè imporla, nè vietarla. L'esperienza dirà se questa luce offra sulla bianca vantaggi di maggiore visibilità nella nebbia e se essa è effettivamente meno abbagliante, nel qual caso si diffonderà rapidamente, troppi essendo gli infortuni provocati dal difetto della visibilità.

Dal punto di vista della circolazione internazionale, va osservato che la Convenzione di Parigi del 1926 fa obbligo della luce bianca; ma è chiaro che la soluzione italiana di ammettere la luce gialla non ferisce la Convenzione stessa, in quanto che gli stranieri potranno continuare a

... LA POLIZIA E' COSTRETTA A CHIUDERE NON UN OCCHIO, MA DUE....

circolare da noi con la luce bianca, senza incappare in contravvenzioni. In Francia, invece, dove si è decisa l'adozione obbligatoria della luce gialla, la polizia è costretta a chiudere non un occhio, ma due, nei riguardi degli automobilisti stranieri, tanto più che anche la Francia, come la grande maggioranza degli altri Paesi, ha firmato la Convenzione di Parigi.

La Francia ha deciso di adottare la luce gialla in seguito agli studi compiuti da un Comitato nominato dal Ministero dei Lavori Pubblici nel dicembre del 1935, studi che hanno concluso col raccomandare l'impiego di questa luce gialla per i fari d'automobile, proponendone l'obbligatorietà, essendo risultato che essa migliora la capacità visiva del conducente, dà minor noia agli utenti della strada essendo meno abbagliante, e nella nebbia e sotto la pioggia presenta vantaggi incontestabili. Gli Inglesi, invece, non solo non vogliono sapere di obbligatorietà, ma non vorrebbero che fosse ammessa nemmeno come facoltativa. Essi si fondano sulle conclusioni a cui è venuto un Comitato della « British Medical Association », il quale contesta punto per punto i vantaggi che vi trovano i Francesi e finisce col dichiarare di non poter fare una raccomandazione definitiva sia in un senso, sia nell'altro. Senza dilungarmi a riferire qui le osservazioni scientifiche del dibattito, basate su esperienze di gabinetto, si può asserire che esse concludono col non trovare, in pratica, differenza fra le due luci. Anche un'inchiesta fatta presso i conduttori di omnibus ci lascia completamente al buio, poichè certuni risposero di preferire nella nebbia la luce gialla, altri la bianca ed altri infine nessuna luce!

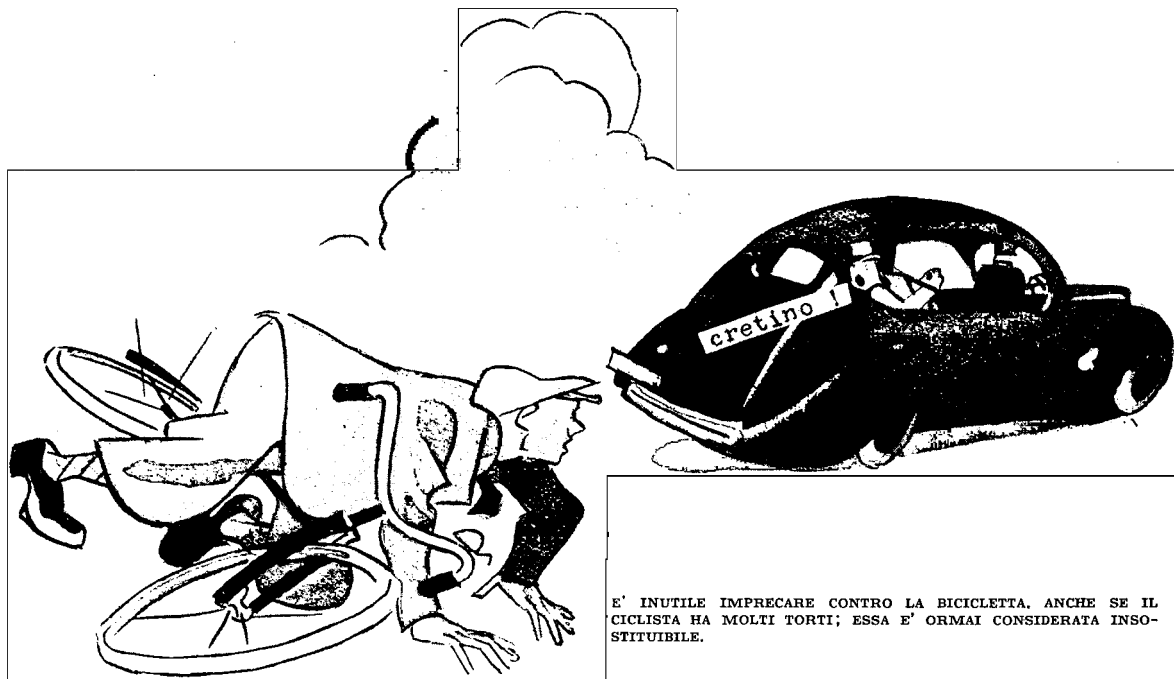
E', quindi, chiaro che il provvedimento adottato dal nostro Ministero delle Comunicazioni con decreto del 30 maggio scorso, che consente all'automobilista l'impiego delle due luci, ritenendole equivalenti agli effetti della circolazione, appare il più logico, aprendo esso un periodo di sperimentazione.

Il parafango bianco alle biciclette

Anche la popolare e tanto utile bicicletta ha fatto parlare di sè nel Congresso su ricordato, sebbene essa sia passata ormai dal campo del turismo a quello del lavoro, dimostrandosi istrumento di somma utilità pratica. Anch'essa, per muoversi, ha bisogno delle strade, ed il nostro Codice della Strada l'ha ormai classificata come un veicolo, a cui viene perciò inibito il marciapiede, riservato ai soli pedoni. Dovendo, quindi, circolare assieme a tutti gli altri veicoli, è naturale che si cerchi di escogitare tutti i mezzi possibili perchè anche di notte e nella nebbia sia facile ai veicoli più veloci identificarne la presenza.

E' inutile imprecare contro la bicicletta, anche se il ciclista ha molti torti; essa è ormai considerata insostituibile e paga anch'essa le tasse (una quarantina di milioni l'anno), per mantenere le strade. Se ne contano quattro milioni in Italia, e non sono troppe, se si considera che l'Olanda, con otto milioni di abitanti, ne possiede tre milioni e la Danimarca due milioni su 145 mila automobili. Provvedimento risolutivo sarebbe quello di creare le piste ciclistiche, come in qualche parte esistono. E' questo il voto di tutti i Touring Clubs, ma bisogna, in tal caso, allargare le strade, e l'area stradale costa cara, tanto cara, che anche la nostra benemerita Azienda Statale della Strada non sempre riesce ad ottenere la larghezza desiderata. Perciò bisogna accettare, fino ad un certo punto, lo stato di fatto e provvedere diversamente per la sicurezza del ciclista e degli altri utenti della strada, poichè

UN'INCHIESTA PRESSO I CONDUTTORI DI AUTOBUS CI LASCIA COMPLETAMENTE AL BUIO...

E' INUTILE IMPRECARE CONTRO LA BICICLETTA, ANCHE SE IL CICLISTA HA MOLTI TORTI; ESSA E' ORMAI CONSIDERATA INSOSTITUIBILE.

è impressionante pensare che il maggior numero degli infortuni stradali è dovuto, secondo statistiche mondiali, proprio al ciclismo. Nella sola Germania ogni anno si contano 80.000 ciclisti infortunati su 250.000 colpiti da infortuni del traffico, e perciò in quel Paese si sta dando mano alla costruzione di piste ciclistiche

Visto che il fanalino posteriore non è troppo diffuso, per quanto da noi obbligatorio, e che il disco catarifrangente rosso è collocato alle volte tanto male, perfino orizzontalmente, in modo,

... SI PENSA DI COLORARE DI BIANCO TUTTO IL PARAFANGO E LA FORCELLA POSTERIORE, PER OFFRIRE MAGGIORE VISIBILITA'...

cioè, da non servire a nulla, si pensa di colorare di bianco tutto il parafango (1) e la forcella posteriore, per offrire una maggiore visibilità ai veicoli che sopraggiungono, pur mantenendo sempre in vigore l'obbligo degli altri segnali. L'idea non è parsa tale da essere scartata, da poichè si tratta di spesa minima e di un nuovo tentativo per diminuire il numero impressionante di sinistri. Vale, quindi, la pena di tentare un esperimento.

Anche qui si è invocata l'obbligatorietà; ma, come per la luce gialla, conviene vedere se ciò condurrà effettivamente a risultati positivi, tanto più che il nostro Codice stradale non impone nemmeno l'obbligo del parafango, sebbene, essendosi dimostrato utile, la generalità lo usi. Alla stessa guisa, quindi, è da ritenersi che anche la sua colorazione in bianco avrà fortuna, se in pratica si dimostrerà utile. Sarebbe, perciò, consigliabile che le case costruttrici ne incoraggiassero la diffusione, poichè non mancheranno certo gli acquirenti fra gli amanti di novità, i quali sono spesso gli antesignani delle più ardite e modeste riforme ed i migliori propagandisti di esse.

ITALO BONARDI

(Disegni di Piero Bernardini)

---

(1) In Germania — abbiamo letto recentemente sui giornali — l'idea è già una realtà. Nei punti di maggior traffico di Berlino, le guardie civili non esitano a fermare i ciclisti che passano tra la nebbia e ad applicare, qualora lo permettano, pennellate di una speciale vernice bianca fosforescente sul parafango e sulla forcella posteriore delle biciclette.

NEL SESTO CENTENARIO DELLA MORTE DI

GIOTTO 1337 1937

Forse anche a Giotto si attaglia quanto il Carducci diceva di Dante, della cui grande ombra immaginava coperta la prima storia d'Italia:

Itala gente da le molte vite,
dove che albeggi la tua notte e [un'ombra
vagoli spersa dei vecchi anni,
vedi ivi il poeta.

E con Dante, se non l'amicizia, ebbe Giotto in comune, oltre i natali, affinità di sentire, la potenza drammatica, il genio creatore e... l'« humor » fiorentino. Anche la fortuna Giotto — insigne caso nella storia e particolarmente nella storia degli artisti — godette di una buona stampa senza crisi. Da quella specie di pubblicità fattagli da Dante nei noti versi del *Purgatorio:*

Credette Cimabue ne la pintura
tener lo campo, e ora ha Giot- [to il grido,
sì che la fama di colui è scura

al Boccaccio, agli entusiasmi del Ghiberti (*e nacque un mirabile fanciullo che si ritraeva dal naturale una pecora*), alla esaltazione di Leonardo, di Michelangelo, del Vasari, cui appariva in veste di grande Innovatore ed eroe dalla inesausta paternità spirituale (la Scuola fiorentina) fino ai giorni nostri il valore dell'arte di Giotto è stato fuori discussione: e al suo fascino non si sono sapute sottrarre neppure età meno disposte, l' illuministica ad es., così facile a distruggere, al lume della prepotente ragione, fame acquisite.

Intimamente connesso alla Fortuna — anzi esso stesso parte integrante di questa — (intorno alle opere che non interessano più cessa il travaglio della interpretazione) è appunto il problema della definizione del pittore. Nè si può dire risolto e nemmeno avviato alla soluzione, poichè, con il segreto della grande arte, l'opera di Giotto parla al cuore delle generazioni un linguaggio sempre diverso e sempre nuovo.

Come il poeta e amico posto al limitare di due età (appartiene al Medio Evo? appartiene al Rinascimento?), compendia — nella sua solida ed inconfondibile fisonomia spirituale — l'eroismo religioso del declinante Medio Evo e la giovanile baldanza di un popolo che, come il fiorentino, si avvia a « dominare intellettualmente il mondo ».

Per un pezzo, da quando Vasari le attribuì il merito di aver sbandito « *la goffa maniera dei Greci* », gravò sull'arte giottesca il pregiu-

GIOTTO: IL CRISTO RISORTO CHE APPARE ALLA MADDALENA. PARTICOLARE DELL'AFFRESCO « NOLI ME TANGERE » - PADOVA, CAPPELLA DELL'ARENA. *(Fot. Anderson)*

GIOTTO: « S. FRANCESCO CACCIA DA AREZZO I DEMONI DELLA DISCORDIA ». *(Fot. Alinari)*

paesaggio, gli elementi della visione dell'artista apparivano l'esercizio di una fantasia bambina priva di mezzi, si perdonò al fanciullo per la speranza riposta nell'uomo futuro, cioè per la fruttificazione e la gloria dell'arte italiana avvenire.

Giotto fu interpretato col metro di Raffaello.

Eppure, a chi ben consideri questo mondo giottesco — come il mondo dove regna sovrana la fantasia di ogni artista — non ha possibilità di sviluppo o di perfezionamento, non è una prelibazione del radioso cammino dell'arte italiana. Nella sua originalità è chiuso: oserei dire ostile, a chi non vi entra preparato o, meglio, a chi non lo violenta.

Questo apparente primitivismo è maturo più di qualsiasi altra maturissima arte, avendo dietro di sè le alte esperienze religiose, filosofiche, umane che generarono la Somma di S. Tommaso e l'altra somma poetica che fu la *Divina Commedia*.

Negata la filiazione diretta di Giotto dal rinnovamento francescano, come effetto da causa (l'arte è sempre originalità, rivoluzione, unità) dobbiamo affermare che senza di esso l'apparizione dell'arte giottesca sarebbe inspiegabile.

Nè vale obiettare che troppo volgere di tempo era passato dalla morte del Santo e che nell'intervallo nessun uomo di genio era sorto.

La verità è che Giotto fu l'uomo di genio nel quale fruttificò l'ardente evangelo del Serafico, e l'umano fu composto in armonia col divino. L'alto sentire religioso non di-

dizio della sua relativa perfezione e della sua maturità condizionata. Dai moderni le crudezze stilistiche dell'Artista furono interpretate nel senso di un primitivismo che i tempi avrebbero successivamente corretto. E di aver guardato per primo alla natura, cioè di averla riprodotta, così come era, gliene fu fatta gran lode. Se al lume del criterio accademico della struttura anatomica e della verisimiglianza del

GIOTTO: « MAESTA' » DELLA CHIESA D'OGNISSANTI. TAVOLA. FIRENZE, UFFIZI. *(Fot. Alinari)*

strusse i sentimenti umani onde si nutre l'arte ma, al contrario, li esaltò, proiettandoli sulla soglia dell'eterno.

L' indicazione data va oltre la natura del soggetto, per lo più attinto alla Storia Sacra; essa è inerente alla qualità artistica trattata ed esce dalla stessa struttura di questi personaggi umano-divini. Dalla geometria di queste architetture corporee prorompe l'inesausta forza potenziale che è alla radice delle cose, degli oggetti inanimati e del paesaggio.

Il francescanesimo è passato in Giotto come elemento semplificato-

GIOTTO: UN ANGIOLO. PARTICOLARE DELLA « MAESTA' » DELLA CHIESA D'OGNISSANTI. FIRENZE.

re e purificatore. Il francescanesimo di Giotto è nella estrema semplicità della visione, nella rara compiacenza all'accessorio e nella mancanza dell'elemento descrittivo. *O l'amore o l'estasi o il dramma:* mai la fiaba.

La visione giottesca non è dispersa su molti piani, ma unitaria.

Di qui il suo amore alla realtà è più puro, più fervente è l'emozione e quanto più nascosta tanto più profonda.

L'icone bizantina con la sua rarefatta umanità esprimeva il dissolversi del corpo nell'ascesi, come la cupola fulgente di ori e di pietre preziose traduceva la gioia inebriante del paradiso; i romanici trepidavano dinanzi a una Divinità magica, e la loro fantasia sapeva spesso del sogno tormentato e dell'incubo. Ambedue le civiltà, la bizantina e la romanica, astraevano dalla natura o meglio dall'umano: in Giotto l'umano è riconciliato al divino, la natura è ribenedetta.

Del « mirabile fanciullo » poco sappiamo. Vasari ci dà la data di nascita come avvenuta attorno al 1276, ma considerazioni d'ordine stilistico consigliano un' anticipazione di dieci anni. La figura di Giotto, emergente dalle penombre della storia con una fisonomia artistica ben definita, fu ben presto preda della leggenda. Così si formò la graziosa favola della pecora ritratta dall' oscuro pastorello, nei pressi di Vespignano, e la congiunta sorpresa di Cimabue che si trovava per caso lì presso; la sua andata a bottega a dipendenza del grave maestro legato ai Bizantini, i mirabili progressi che suscitarono la invidia di esso e simili storielle con le quali il popolo — anche gli scrittori d' arte sono popolo — si suole spiegare il genio. Così larga accoglienza trovò il racconto dell' O famoso, certamente mutuato a Plinio e agli antichi. E, quasi che la gloria del pittore non bastasse, la tradizione volle incoronarlo del lauro del poeta, in verità un po' aspro, un po' arcigno e pessimista, in curiosa contraddizione con la propria opera di pittore, vituperante quella povertà francescana da lui così amorosamente esaltata nel ciclo di Assisi.

Ad Assisi, nella Chiesa Superiore, negli ultimi affreschi del Vecchio e del Nuovo Testamento una nuova individualità artistica si manifesta. Sono i primi certi segni dell'attività di Giotto. Il pittore è giovane e perciò aderente alla tradizione, ma si avverte che sotto i modi consueti, sotto le formule e gli schemi usuali freme uno spirito nuovo. La derivazione da Cimabue è patente nel panneggiamento e nel lumeggiare, l'iconografia è d'impronta

GIOTTO: « IL MIRACOLO DELLA SORGENTE NEL SALIRE ALLA VERNA ». AFFRESCO. ASSISI. CHIESA SUPERIORE DI S. FRANCESCO.

(Fot. Anderson)

GIOTTO: IL BACIO DI GIUDA. PARTICOLARE DELL'AFFRESCO: « LA CATTURA DI CRISTO ». PADOVA. *(Fot. Anderson)*

bizantina, ma lo studio spietato del pittore cerca definizione di masse e individuazione di caratteri. La necessità spirituale di chiarezza si traduce nel rilievo: abbandonata la planimetria degli ingenui pittori medioevali, i personaggi rappresentati sono collegati da una logica che sa bene quello che vuole esprimere, da una logica conclusiva e sicura nei suoi sviluppi.

(Scene della *Benedizione di Isacco*). L'artista ha ripudiato il fondo oro della realtà metafisica e pennella con colori che hanno smesso l'astrattezza simbolica.

Passando ad altro tema, nelle successive illustrazioni della vita di S. Francesco, nella stessa chiesa, procedimento e volontà del pittore si chiarificano maggiormente. Merito della miglior conservazione o veramente maggior libertà conquistata?

Il fermento religioso che, per usare ancora la parola di Dante, fece di « Ascesi » un « Oriente », trovò nel pittore l'interprete unico.

Certo è che Giovanni del Muro, Superiore dei Francescani, chiamando Giotto (da Roma forse) ad illustrare la vita del Santo sapeva di aggiungere una nuova fulgida gemma al prezioso reliquario custodente il corpo del Serafico. D'altra parte il tema dell'esaltazione di S. Francesco doveva essere ben congeniale al Maestro, per la novità dell'assunto non diminuita da alcun precedente; voglio dire per la stessa originale

GIOTTO: « S. FRANCESCO PREDICA AGLI UCCELLI ». AFFRESCO. ASSISI. CHIESA SUPERIORE DI S. FRANCESCO.

(Fot. Anderson)

santità del Serafico che mal si sarebbe prestata a rientrare negli schemi dell'ascetismo convenzionale.

Giotto non si limitò a una trascrizione figurata della Leggenda dei tre compagni di S. Bonaventura, ma attraverso S. Bonaventura, con autonomia sovrana, interpretò pittoricamente la soave poesia del rinnovamento religioso. Nè la terra con le sue passioni e col sapore dolce-amaro dei sentimenti che l'agitano, fu oltrepassata; dal granitico equilibrio delle forze contrastanti scaturì il fascino dell'evento e la gioia di una aspettazione sovrumana. Lo spettatore, dinanzi alla totale dedizione del pittore al tema narrato, finisce col dimenticare la sapienza del linguaggio pittorico e la tribolante riflessione dell'artista. Così il *Sogno di Innocenzo III*, dove l'immensa figura di Francesco regge l'impalcatura del Laterano vacillante — il giovane atleta è fatto ancor più vigoroso a raffronto dell'esile colonna che gli è vicina — visione sovrumana emergente dall'anima dell'inquieto pontefice. Così la *Predica dinnanzi a Papa Onorio*, dove l'entusiasmo del Serafico piega a sè i dignitari della Chiesa. Il pittore non si trastulla, non si dà al decorativo, all'accessorio; non produce con gli occhi smagati la fiaba; è serio e grave. Il lato descrittivo e narrativo della *Rinuncia ai beni paterni*, la stessa acuta definizione dei caratteri, quale solamente poteva essere il frutto di una mente esercitata a cogliere dalla realtà le sfumature dei sentimenti umani, è sopraffatta dal senso della tragedia del figlio che rinuncia al padre terreno per il Padre celeste.

Allora, qui, il gesto del vescovo di Assisi che ricopre la casta nudità di Francesco assume il significato di un rito compiuto per sempre, di un atto irripetibile. Il pittore ha fatto gravitare le masse attorno a questa ira così accesa eppure umana e a questo candore così divino eppure parimente umano.

Posta questa prepotente capacità di sentire, nessuna meraviglia se la scena in cui i personaggi giotteschi si muovono e lo sfondo hanno appena un carattere indicatorio, siano architettura o natura.

La folla rappresentata — in sostanza non di personaggi si tratta, ma di folla, in Giotto — è provvista di un'anima sola e tutta si esprime e si risolve in un gesto (Riquadri del *Presepio di Greccio* e della *Morte del Conte di Celano*). Come è stato ben osservato, se si sopprimessero le figure umane il paesaggio scomparirebbe travolto, tanto esso è subordinato al dramma e all'azione. Paesaggio petroso stilizzato geometrico, natura innaturale. Anche quando l'artista sembra indulgere ad accenni descrittivi (*Donazione del mantello al nobile povero*) non bisogna lasciarci trarre in inganno: ciò è in dipendenza diretta dello spirito di cristiana carità che anima la scena, al contatto del quale anche la natura esulta commossa.

D'altra parte anche questi limitati abbandoni, nel ciclo più maturo dell'arte giottesca, a Padova, non compaiono più.

Le pause spirituali del dramma, gli intervalli silenziosi della sacra rappresentazione sono per la preghiera e per l'estasi. Giotto, pur non essendo un mistico, ha saputo come nessun altro esprimere la virtù taumaturgica della preghiera, l'intensità del raccoglimento religioso.

(Nella *Liberazione di Arezzo dagli spiriti maligni* i demoni fuggono da Arezzo turrita — soave raffigurazione della città con le sue case, castelli, chiese e palazzi pubblici e di sopra ai tetti, in nero, rutilanti stormi di diavoli fugati dall'orazione di S. Francesco —; nella *Salita alla Verna* l'acqua scaturisce dalla roccia e la mirabile figura dell'assetato vi si getta sopra con moto velocissimo).

E attraverso alla preghiera, il valore universale della santità, dinanzi al cui miracolo anche la natura trema commossa (*Predica di San Francesco agli uccelli*) così ripiena del candore che anima i *Fioretti*.

Terminati gli affreschi di Assisi, Giotto fu a Roma, essendo papa Bonifacio VIII, all'epoca del primo giubileo che vide fra i suoi pellegrini Dante. Vi operò (*Pala del cardinale Stefaneschi - La navicella*) e ingrandì sè stesso al contatto dell'arte antica e dello spirito di essa ancor raggiante dai mosaici del Torriti e del Cavallini.

Altri lunghi viaggi dopo questo seguirono, a Ravenna, a Ferrara, a Padova, a Urbino, a Verona, a Napoli, dove, anche se la traccia del passaggio del pittore più non sussiste, rimane la tenace testimonianza locale. Peregrinare glorioso che, più dell'irrequietezza naturale dell'artista, è il segno dell'accrescersi della fama. Ma come delle vicende della vita e dello svolgimento dell'attività una maggior precisazione ci è preclusa, così dalla fragile cronologia vasariana poco si ricava se non i nomi degli augusti committenti che vollero presso di loro il pittore (Cangrande, gli Estensi, Roberto di Napoli).

Ad affrescare una Chiesa, che Enrico Scrovegni volle eretta sulle rovine di un'arena romana in riparazione dell'usura praticata dal padre, fu chiamato Giotto. Il monumento che ne uscì è uno dei più gloriosi dell'arte italiana. Il Maestro era nel pieno vigore: aveva quarant'anni.

Nell'edificio semplicissimo, a una navata, Giotto immaginò un basamento a riquadri marmorei con nicchie a finte statue. Poggianti su di esso, lesene policrome distribuiscono razionalmente lo spazio per le scene pittoriche. La volta a botte fu trattata ad oltremare stellato con emergenti

GIOTTO: « ESEQUIE E ACCERTAMENTO DELLE STIMMATE DI S. FRANCESCO ». FIRENZE, S. CROCE, CAPPELLA DE' BARDI. - SOTTO, UN PARTICOLARE DI TALE AFFRESCO: UN FRATE CHE BACIA LA MANO DI S. FRANCESCO. *(Fot. Alinari)*

GIOTTO: « LA FUGA IN EGITTO ». - AFFRESCO. PADOVA, CAPPELLA DELL'ARENA. *(Fot. Anderson)*

figure di apostoli e di profeti: mistico cielo, degna conclusione alla grande epopea. Era il segno dei tempi. La pittura ripudiava per sempre la sua funzione ancillare, il compito decorativo ornamentale, creava a sè stessa la propria architettura e diveniva sovrana.

Nei riquadri — storie della vita di Maria e di Gesù — trionfa la potenza strutturale di Giotto. La forma, solida ma fremente di moto psichico, massiccia ma spirante fierezza, rivela una mano che non conosce pentimenti ed esegue con foga violenta insieme e serrata.

Al dramma della vita del Redentore, Giotto arriva dopo l'esperienza di Assisi. La passione si fece ancor più contenuta e serrata; le lacrime gelarono e il dolore cristallizzò le figure componendole in gruppi saldissimi.

E' il tempo della fede attiva, della verità solare, come se il mistero avesse diradato tutti i suoi veli. Dinanzi a figure di una tale concretezza non c'è posto per il dubbio. Quest'arte non ha evidentemente il gusto dei passaggi e delle sfumature, non possiede equivoche capacità di suggestione, è la meno « romantica » delle arti. Il sorriso vi compare di rado e se vi si manifesta è un'increspatura fugace, l'ombra di un'ombra (osservate le ragazze dell'*Incontro di Anna e di Gioachino*). Sono i soggetti eterni della Divina Tragedia, ma sembrano forze primitive in contrasto: circostanze elementari ridotte alla enunciazione più semplice. Il fatale andare della Vergine nella *Fuga in Egitto*, la pacatezza del *Sogno di Gioachino*, la trepidazione dei *Pretendenti alla mano di Maria*, lo sgomento della folla di donne nella *Strage degli Innocenti*. In fondo, è la folla sempre la protagonista. Su di lei agisce, come su di una sola grande anima policorde, il tumulto delle passioni: la pietà, lo sgomento, l'ira, lo sdegno, l'odio,

GIOTTO: « IL PIANTO SUL CRISTO MORTO ». - AFFRESCO - PADOVA, CAPPELLA DELL'ARENA. *(Fot. Anderson)*

LA MADONNA E IL CRISTO MORTO. PARTICOLARE DELL'AFFRESCO: « IL PIANTO SUL CRISTO MORTO ». - PADOVA, CAPPELLA DELL'ARENA.

(Fot. Anderson)

GIOTTO: PIETRO BERNARDONE E IL SUO SEGUITO. PARTICOLARE DELL'AFFRESCO: « S. FRANCESCO RINUNZIA AI BENI PATERNI ». ASSISI, CHIESA SUPERIORE DI SAN FRANCESCO.

(*Fot. Anderson*)

il dolore. Specialmente il dolore e la divina malinconia del dolore sofferto e vinto.

Da questa associazione a sentimenti universali esce la sconsolata sinfonia del *Cristo pianto dalle pie donne* — « il lamento ascende ai cieli, il dolore impetra qui abbasso le Marie disperate, asciuga gli occhi della Madre fissi su Gesù, pervade gli angeli fremebondi in cielo » — e le mani cercanti della Maddalena nella profondissima quiete del *Noli me tangere*. Quando la tragedia da contenuta si fa espressa e l'argomento suggerisce lo scoppio della violenza bestiale l'artista sceglie il momento culminante — l'apice — e lo esemplifica nelle figure protagoniste disponendole nell'effettivo centro della scena e in esse risolvendo i tumulti periferici e i clangori crescenti. Così nel *Bacio di Giuda*, dove, come bene è stato osservato, del racconto evangelico Giotto ha ritenuto una cosa sola, la cattura e a maggior definizione di essa il dominio sovrumano di Cristo.

Nell'ultimo trentennio di sua vita l'attività di Giotto si fa prodigiosamente intensa. I discepoli aumentano e il maestro dinanzi alla gran mole

GIOTTO: FRANCESCO REGGE L'IMPALCATURA DEL LATERANO VACILLANTE. PARTICOLARE DELL'AFFRESCO: «IL SOGNO DI PAPA INNOCENZO III». ASSISI, CHIESA SUPERIORE DI SAN FRANCESCO.

(Fot. Anderson)

dei lavori si riserva la direzione e talvolta si limita ad ispirarne il soggetto.

Di suo veramente, quantunque guasti da mali restauri, sono gli affreschi delle cappelle Bardi e Peruzzi in Santa Croce; questi ultimi però fortemente manomessi. Giotto riprende il soggetto amato: la vita di San Francesco, di poco aggiungendo o variando la materia narrata ad Assisi, ma esprimendo la visione in modo più euritmico e pacato.

L'artista, padrone assoluto dei suoi mezzi, tempera il crudo plasticismo delle figure di Assisi e di Padova e svolge riccamente il tema spaziale. Ora la massa è ordinata non più per il risalto dei contrasti, per il dramma scoppiante e per la trasfigurazione dell'estasi, ma per l'inno corale. La pace celestiale che permea i personaggi sa un po' della pacatezza sovrannaturale dell'uomo giusto dinanzi al transito — segno che il dramma umano volgeva all'epilogo. Questi caratteri rilucono specialmente nelle *Esequie di S. Francesco* della cappella Bardi. Del solenne salmodiare dei frati intorno al cadavere del Santo, la critica, di necessità approssimativa, difficilmente sa spiegarsi la

GIOTTO: « S. FRANCESCO DINANZI ALL'IMPROVVISA MORTE DEL CONTE DI CELANO ». ASSISI, CHIESA SUPERIORE DI S. FRANCESCO.

GIOTTO: FRATI CANTORI E ASSISTENTI. PARTICOLARE DELL'AFFRESCO: « IL PRESEPE NELLA NOTTE DI NATALE A GRECCIO ».

indifferenziata stupefazione religiosa e il nesso che lega i personaggi alle architetture.

Persino il gesto amoroso del fratello che bacia la mano di S. Francesco e la visione dell'umile che vede l'anima del Santo assunta ai cieli in un nimbo di angeli, o del nobile che vuole assicurarsi della verità delle Stimmate, vengono dimenticati nei ritmi gravi della preghiera: il dolore qui assume misura che, se la parola non fosse pericolosa, si potrebbe dire classica.

Altrove, come in questa opera, non è dato vedere più la mano autografa di Giotto, ma questo gusto compositivo e questa singolare ampiezza di visione commista a un apparato dottrinale sopratutto teologico si ritrova nel discepolo più immediato, nel Maestro cioè delle vele di Assisi, nei quattro spicchi della crociera sulla tomba del Santo, dove l'artista concepì la potente allegoria dello *Sposalizio di S. Francesco con Madonna Povertà, Trionfo della Castità e dell'Osservanza* e l'*Apoteosi del Santo.*

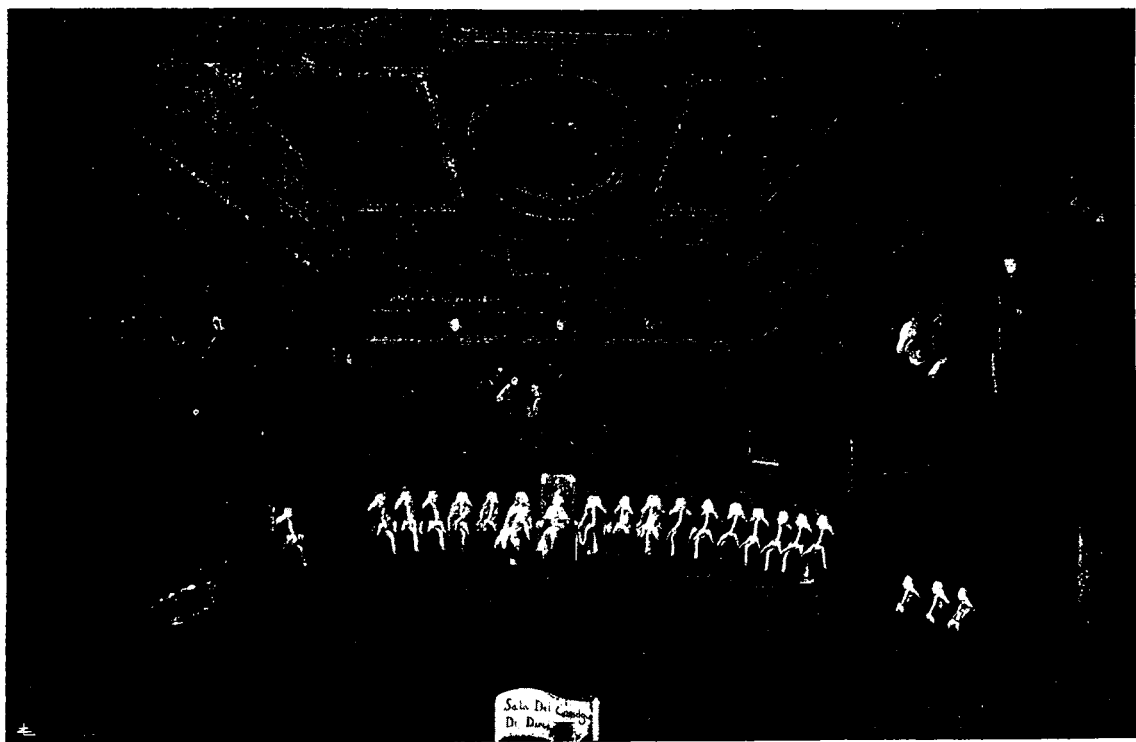
Il dramma giottesco fu tradotto tutto nella lirica effusiva, nell'estasi uniforme dei ritmi fluttuanti dei visi angelici che fanno sentire l'immediata presenza del Paradiso.

Degli ultimi anni dell'Artista, fra le incertezze e le discussioni dei critici, una cosa sappiamo con sicurezza e non poco stupefacente per l'uomo che tutta la vita aveva esercitato la pittura, e cioè la sua elezione a « maestro e governatore dei lavori della Chiesa di S.ta Reparata », la Cattedrale di Firenze; e a tre mesi dalla nomina, la fondazione del Campanile.

La concezione originale si ritrova in un disegno dell'Opera del Duomo di Siena. Giotto immaginò la torre quadrata, spartita in sei ordini, culminanti in una cuspide ottagonale con bell'effetto di marmi policromati, monumento elegante e saldo (per quanto i Fiorentini lo criticassero come non avente «ceppo da piè», cioè come poco saldo) ispirato alle torri romaniche ma al tempo stesso, temperato dalla leggiadria gotica.

L'Artista, che aveva aperto con questa sua mossa la serie degli uomini universali del Rinascimento, poteva ben poco vedere dell'opera sua, perchè, due anni dopo, l'8 gennaio del 1337, moriva in Firenze, trovando ricetto nella stessa Chiesa cattedrale.

SERGIO SAMEK

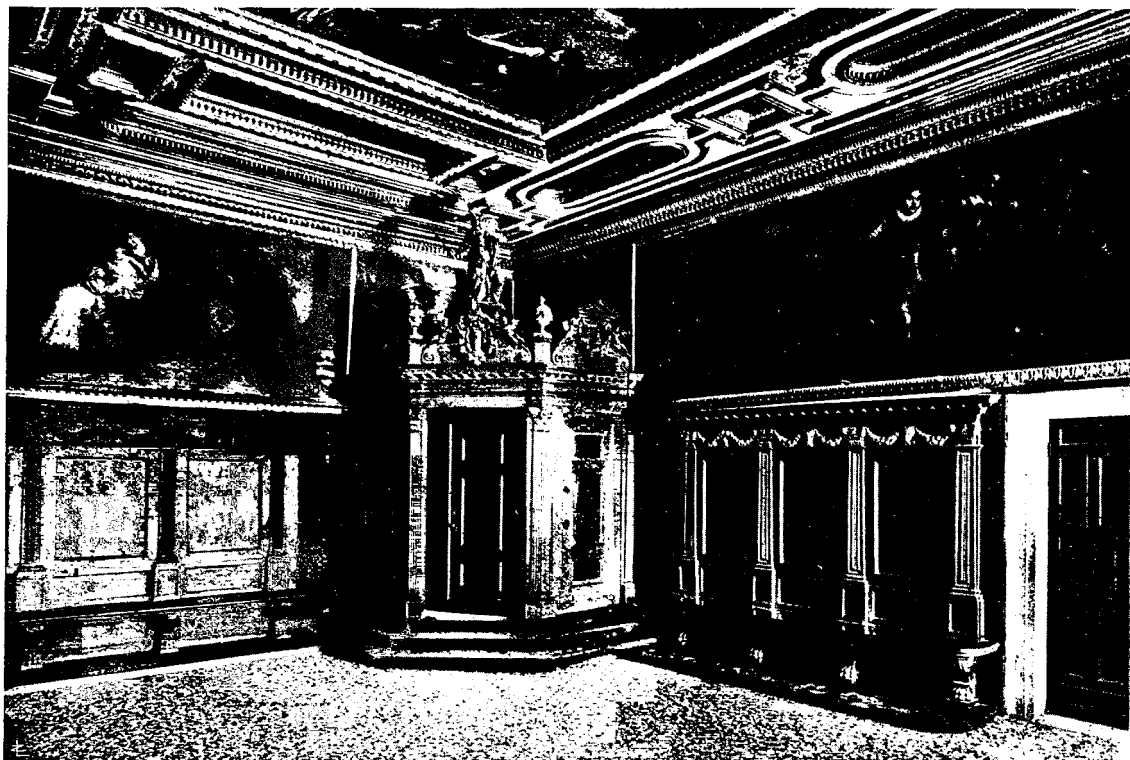
GIOTTO: « L'ABBRACCIO DI ANNA E GIOACHINO ». AFFRESCO. PADOVA, CAPPELLA DELL'ARENA. *(Fot. Anderson)*

L'ECCELSO CONSIGLIO DEI DIECI, PRESIEDUTO DAL DOGE; DA UN QUADRO DI GABRIELE BELLA. - PINACOTECA QUERINI STAMPALIA DI VENEZIA. (*Fot. P. Fiorentini*)

LA SALA DEGLI INQUISITORI DI STATO NEL PALAZZO DUCALE DI VENEZIA

Una piccola sala quadrata, con due finestre prospicienti il cortile del Palazzo Ducale. Le pareti interamente rivestite, dall'alto in basso, di armadi di larice scuro. Un grande scrittoio tra le due finestre. E, sul soffitto, la gloria del *Figliuol prodigo* del Tintoretto, riproducente un sereno scorcio di giardino, con belle figure gioiose, circondate, tra le ricche incorniciature dorate di gusto seicentesco, da minori figure di decorazione.

Questa la sala cupa e terribile degli Inquisitori di Stato; questo il centro occulto, il vertice supremo di quel formidabile sistema di polizia politica, di spionaggio e di contro spionaggio, che protendeva i suoi tentacoli fino ai più remoti angoli di Europa, e del quale il solo nome faceva tremare i nemici e gli amici malfidi della Serenissima Repubblica di San Marco.

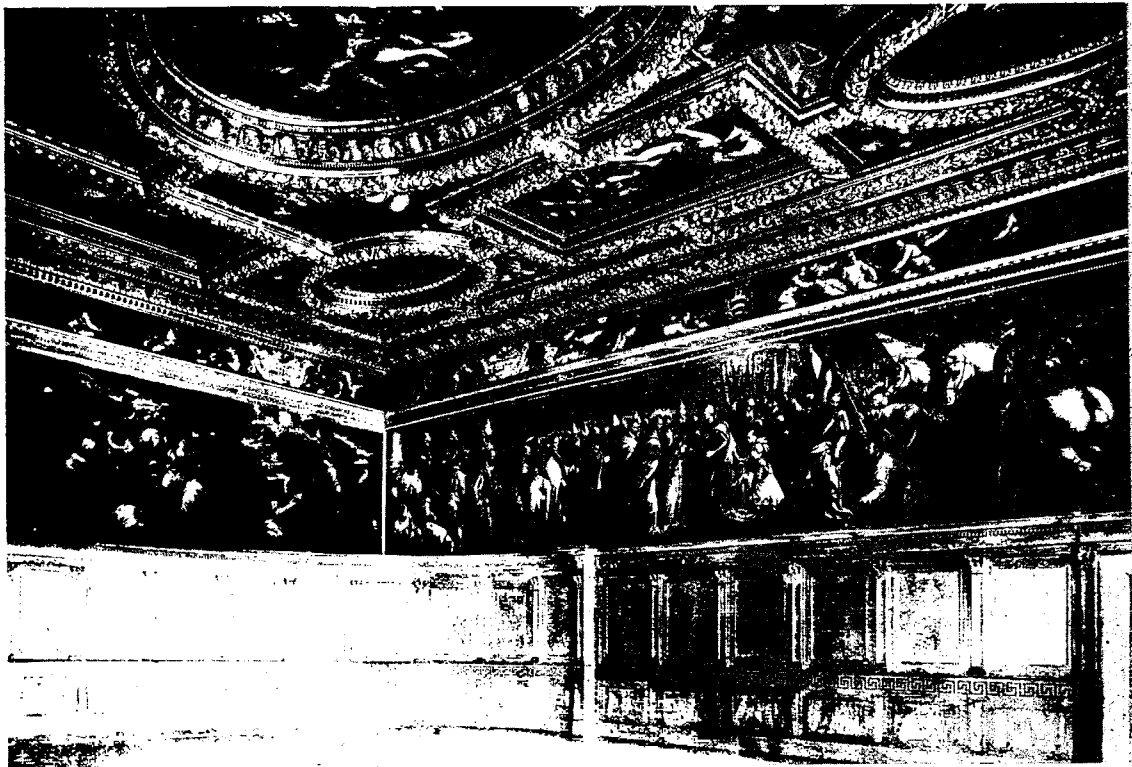
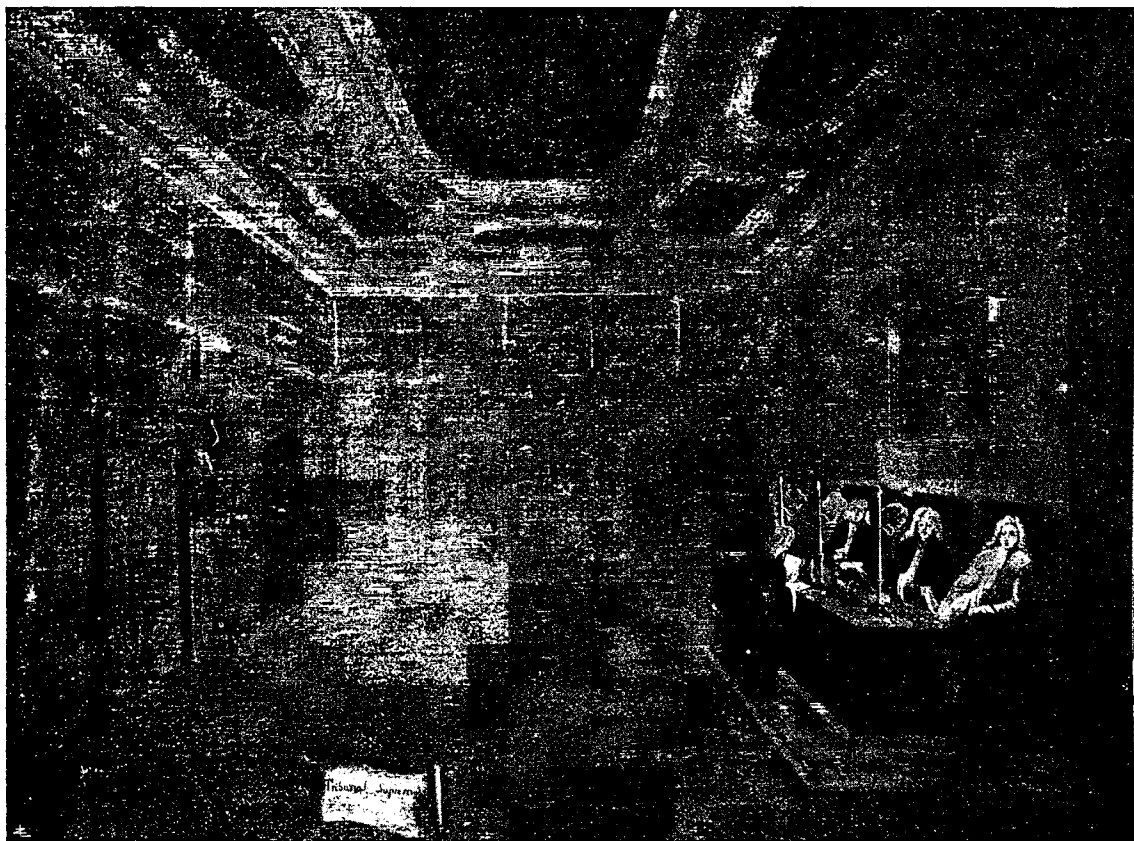
Le fantasie d'altri tempi, eccitate dal terrore e dal mistero che emanavano da questa Magistratura, avevano favoleggiato di una sala tappezzata interamente di nero, e illuminata debolmente dalla luce sinistra di poche torcie gialle. Lo storico Emanuele Cicogna, che la vide nei primi anni dell'Ottocento, la descrive invece con una parete coperta di *cuori d'oro* — i bei cuoi dorati tipici dell'antico addobbo veneziano — con i bei dipinti al soffitto, con una Madonna al di sopra dei sedili degli Inquisitori. Tre sedili di legno di noce infissi nel muro, e coperti di cuscini di marocchino nero, un grande scrittoio, una panchetta con uno sgabello per il segretario, semplici armadi di larice lungo tre pareti per gli incartamenti, tale era il sobrio arredo di questa stanzetta famosa. E tale esso appare dal quadro del Bella, il modesto pittore settecentesco, che ha tramandato nei suoi quadri, ricchi di valore documentario, tanti aspetti caratteristici della vita veneziana del suo secolo.

Spogliata del suo arredamento, chiusa e abbandonata da molti decenni, la piccola sala è stata ora ripristinata nelle linee generali del suo aspetto primitivo, per iniziativa del Sen. N. H. Gerolamo Marcello, Presidente del Comitato Amministrativo del Palazzo Ducale, e per opera dell'ing. Scolari, direttore del Palazzo. E se, i semplici armadi di larice, ai quali non fanno più riscontro i preziosi *cuori d'oro*, non racchiudono

LA « SALA DELLA BUSSOLA », ANTICAMERA DELLA SALA DEL CONSIGLIO DEI DIECI, OVE STAVANO I « FANTI » O USCIERI DEL CONSIGLIO, E IL « MISSIER GRANDO », CAPO DELLA POLIZIA. *(Fot. Alinari)*

più i misteriosi incartamenti del Supremo Tribunale, son ritornate sul soffitto le belle allegorie del Tintoretto, la *Giustizia* e la *Fortezza,* la *Fede* e la *Beneficenza,* restituite, come la *Parabola del figliuol prodigo,* dalla Galleria dell' Accademia.

Alla piccola sala s'accede da due parti: con una breve gradinata dalla contigua sala dei tre Capi del Consiglio dei Dieci; con un angusto ed oscuro corridoio dal pianerottolo della Scala dei Censori, sulla quale sboccano la Sala della Bussola, da un lato, la Sala d'Armi del Consiglio dei Dieci dall'altro. Nel corridoio, presso la porta del Tribunale degli Inquisitori, una piccola porta ferrata dà accesso ad una scaletta di pietra, che, verso il basso e verso l'alto, si perde nell'oscurità. Chi voglia avventurarvisi, giungerà, salendo, ai *piombi,* le famosissime calunniatissime carceri di Stato della Serenissima, e alla sala di tortura; chi scende, invece, si troverà nei *pozzi,* prigioni non meno famose nè meno calunniate. Uno speciale passaggio dà adito, attraverso il Ponte dei Sospiri, al Palazzo delle Prigioni; un altro passaggio permette di giungere, attraverso lunghi corridoi, che costeggiano numerosi piccoli uffici, alla Cancelleria Ducale. Dal Tribunale degli Inquisitori, insomma, si diparte, come da un cuore, tutto un sistema di arterie e di vene, che, perfettamente nascosto al visitatore, collega tutti i meandri della polizia segreta, massimo presidio alla sicurezza dello Stato di Venezia.

La serrata del Maggior Consiglio (1297), restringendo il diritto di sedere nel consesso sovrano della Repubblica alle sole famiglie che ne avessero fatto parte negli ultimi quattro anni, urtava naturalmente molti interessi e creava molti malcontenti; se ne resero interpreti Baiamonte Tiepolo e i fratelli Querini, mettendosi a capo della congiura, che scoppiò il 15 giugno 1310 in aperta rivolta e che fu stroncata sul nascere dall'energia e dalla fortuna del Doge Piero Gradenigo. Pochi giorni dopo il Maggior Consiglio votava, tra altre misure straordinarie atte al ristabilimento dell'ordine, la creazione di una magistratura di dieci patrizi, con il mandato di vigilare sui nobili e di reprimere le loro colpe. Funzione di altissima importanza, in quanto, con la Serrata del Maggior Consiglio, i nobili venivano costituiti in corpo sovrano della Repubblica, depositario di tutto il potere supremo; ed era pertanto indispensabile che su questo corpo sovrano, numeroso e turbolento, venisse esercitata una vigilanza continua, che non si limitava alla vita politica, ma si estendeva a quella privata, al costume, alle abitudini, e ai matrimoni, che non si ritenevano validi se non contratti tra persone di uguale rango patrizio.

I poteri del Consiglio dei Dieci s'accrebbero dopo che, nel 1355, esso ebbe massima parte nel-

UN ANGOLO DELLA « SALA DEL CONSIGLIO DEI DIECI » NEL PALAZZO DUCALE DI VENEZIA. *(Fot. Alinari)*
LA SALA DEL SUPREMO TRIBUNALE DEGLI INQUISITORI IN UN QUADRO DEL BELLA. *(Fot. P. Fiorentini)*

JACOPO TINTORETTO: « LA GIUSTIZIA ». COMPARTO DEL SOFFITTO DELLA SALA DEGLI INQUISITORI DI STATO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

la scoperta e nella repressione della congiura del Doge Marino Falier, che pagò con la vita l'audace piano d'instaurare a Venezia una signoria ereditaria nella sua famiglia. Oltre alla vigilanza sui nobili, sui quali aveva esclusiva giurisdizione in materia criminale, l'autorità del Consiglio aveva per oggetto: 1) la sicurezza dello Stato, e perciò anche i trattati con potenze estere che dovessero essere negoziati *segretissimamente;* 2) la tutela dei cittadini contro le sopraffazioni dei nobili; 3) le cose riguardanti il buon costume e la pubblica morale; 4) il buon funzionamento politico e amministrativo dei rappresentanti del potere centrale nelle città suddite.

Il Consiglio dei Dieci era diretto da tre Capi, o *Cai,* sorteggiati mensilmente tra i suoi componenti; disponeva di un vasto servizio di informatori, di un vasto deposito d'armi nella Torresella del Palazzo Ducale, e d'un corpo armato di polizia comandato dal *Missier Grando;* ma, poichè soleva circondare tutti i suoi procedimenti con il mistero, che ne accresceva il prestigio, soleva servirsi per le sue intimazioni, e anche per gli eventuali arresti, di uno dei suoi *fanti,* o uscieri; e l'apparizione silenziosa del *fante dei cai,* cioè dell'usciere dei Capi del Consiglio dei Dieci, senza armi e vestito di nero, bastava a ridurre alla più mansueta obbedienza il più orgoglioso dei nobili, il più burbanzoso dei delinquenti.

Oltre che del servizio dei suoi informatori, il Consiglio si giovava, per l'esercizio del suo mandato, delle *denuncie secrete,* che qualunque cittadino poteva deporre nelle apposite e famigerate *bocche del Leone.* Anche su questa, come su ogni altra attività del Consiglio dei Dieci, la fantasia popolare, alimentata, vivente la Repubblica, dal mistero, e, dopo la sua caduta, dalle interessate calunnie degli scrittori francesi, che volevano giustificare, con la pretesa infamia dei costumi veneziani, il tradimento di Campoformio, si sbizzarrì in cupe leggende.

Ma in realtà le denunce, se erano segrete — in quanto non veniva mai rivelato il nome del denunciatore — non erano accettate se anonime, e se non suffragate dalla citazione di almeno due testimoni, e non davano luogo ad arresti o a procedimenti di sorta, se non dopo una diligente istruzione, che ne accertasse la fondatezza.

In taluni casi di particolare importanza, il Consiglio dei Dieci soleva nominare tra i suoi membri uno o più *inquisitori,* incaricati di istruire il processo; la loro definitiva istituzione, come Magistratura autonoma, non data che dal 1539, principalmente per vigilare sui segreti di Stato; e solo verso la fine del secolo se ne estesero tanto i poteri che presero il nome di Inquisitori di Stato.

Si può dire che l'inizio di questa magistratura coincida con l'inizio della minaccia spagnola contro Venezia, da poco uscita vittoriosa dalla guerra contro tutta Europa coalizzata a Chambrai: minaccia terribile, poichè la potenza spagnola, tra il Cinquecento e il Seicento, dopo avere, direttamente o indirettamente, assoggettata tutta l'Italia, tendeva apertamente a sopprimere l'indipendenza di Venezia. Perciò la funzione degli Inquisitori di Stato fu prevalentemente quella della difesa contro gli intrighi incessanti che, all'estero e all'interno, ordivano contro la Patria gli agenti della Spagna. Quindi una vastissima rete di *ricordanti,* o spie; quindi la necessità di azioni rapide, di decisioni implacabili, e di un segreto impenetrabile. Si può dire che, se il Consiglio dei Dieci corrisponde, *grosso modo,* all' attuale Tribunale Speciale per la Difesa dello Stato, il Supremo Tribunale degli Inquisitori corrisponde all'*Intelligence Service.* E se del Consiglio dei Dieci faceva parte anche il Doge con i suoi sei Consiglieri, gli Inquisitori di Stato sorvegliavano anche lo stesso Doge.

Dei tre Inquisitori, due, scelti fra i membri del Consiglio dei Dieci, vestivano la toga nera, ed erano perciò chiamati volgarmente *i negri;* uno era scelto tra i consiglieri del Doge, vestiva la toga rossa, ed era chiamato *el rosso.* Tutti insieme erano detti dal popolino i *babai,* cioè i diavoli, per il timore che ispiravano; timore non

« LA BENEFICENZA », « LA FORTEZZA » E « LA FEDE ». ALTRI COMPARTI DEL SOFFITTO DELLA SALA DEGLI INQUISITORI DI STATO.

scevro di simpatia da parte del popolo, che essi proteggevano contro i soprusi dei potenti; terrore da parte dei patrizi, specialmente di Terraferma, che, non partecipando al governo dello Stato ed essendo stati dalla Repubblica privati dei loro privilegi feudali, nascondevano non di rado simpatie e nostalgie per sovrani stranieri.

Anche sugli Inquisitori di Stato la fantasia, favorita dal mistero, ha ricamato leggende terribili. La più famosa è quella del povero Fornaretto, che deriva forse dalla tragica vicenda del patrizio Antonio Foscarini, strozzato in carcere come reo di alto tradimento nel 1622, e l'anno seguente solennemente riabilitato, con atto di sincerità e di resipiscenza più unico che raro negli annali giudiziari. Certo, in qualche caso, gli Inquisitori di Stato fecero morire per veleno o per annegamento i nemici della Repubblica, ma già alla fine del Seicento, tramontata la minaccia spagnuola, questi casi eccezionali scomparvero, come scomparve la tortura, sempre usata a Venezia con molto maggior parsimonia che in tutti gli altri stati di Europa a quel tempo.

Altro episodio clamoroso

TINTORETTO: « LA PARABOLA DEL FIGLIUOL PRODIGO ». OTTAGONO CENTRALE DEL SOFFITTO DELLA SALA DEGLI INQUISITORI DI STATO.

è la fuga di Giacomo Casanova dai Piombi. Casanova era stato per alcun tempo spia degli Inquisitori. Rivelatosi infedele, fu arrestato e imprigionato nei Piombi. La fuga di Casanova non fece tanta impressione nel mondo per le difficoltà intrinseche dell'impresa, quanto perchè nessuno, prima di lui, era riuscito a sfuggire, senza una regolare assoluzione, dalle ugne degli Inquisitori di Stato. In realtà, i Piombi erano prigioni molto meno terribili di quanto le abbia descritte la fantasia del popolo e dei romanzieri: erano le soffitte del Palazzo Ducale, sistemate a celle asciutte e ben aereate. Tanto è vero che nel 1821 l'Austria vi rinchiuse Silvio Pellico, come, fino al 1922, cioè fino a quindici anni or sono, l'Italia rinchiuse i suoi carcerati per reati comuni in quel Palazzo delle Prigioni, che ha immeritatamente diviso con i Piombi la fama di orrenda carcere leggendaria.

Poco più di cent'anni or sono, quando correvano il mondo, ingigantite dalla letteratura del Romanticismo, le leggende più cupe sugli Inquisitori di Stato, una signora inglese domandò con insistenza alla contessa Isabella Albrizzi Teotochi, illustre dama e scrittrice veneziana, di farle vedere un Inquisitore di Stato. La patrizia invitò ad un ricevimento la signora inglese, con la quale particolarmente s'intrattenne un signore anziano, dai modi cortesi, dallo spirito pronto e gioviale, dalla vasta cultura. Quando il gentiluomo s'allontanò, la contessa Albrizzi chiese alla sua ospite se il suo interlocutore le fosse riuscito simpatico; e poichè ella si mostrava lietissima della conversazione avuta con lui, la contessa le disse: « Quello è un Inquisitore di Stato ». Era suo marito, il conte Giuseppe Albrizzi.

ELIO ZORZI

Vita del Touring

Ai nostri Soci e Abbonati

Incomincia un altro anno de *Le Vie d'Italia*: a quanti ci seguono da tempo e alle nuove reclute, il nostro fervido saluto augurale. E poichè ogni Socio e ogni abbonato può sentirsi un collaboratore ai fini generali e particolari che il Touring e la Rivista — suo organo ufficiale — si propongono, vogliamo esprimere la certezza che ciascuno di essi ci aiuterà — ai volonterosi l'occasione non manca mai! — a procurare nuovi Soci al Sodalizio e nuovi Abbonati a *Le Vie d'Italia.*

E' questo il momento adatto per convincere amici e conoscenti della convenienza di far parte del Sodalizio: è, infatti, già in distribuzione a tutti i Soci — *a titolo di dono* — il primo volume della nuova *Guida breve d'Italia*, che illustra il Piemonte, la Lombardia, le tre Venezie, la Liguria, l'Emilia e la Romagna. (Di questa nuova importante pubblicazione del Touring è detto più particolarmente nel primo articolo di questo fascicolo). Non solo, ma i Soci riceveranno *in dono*, per il 1937, anche l'VIII vol. della collezione *Attraverso l'Italia*, dedicato alla Puglia, alla Lucania e alla Calabria (240 pagine, con oltre 400 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori fuori testo e una carta geografica).

Inoltre, due *doni semi-gratuiti* sono offerti quest'anno ai Soci: i fogli della *Carta d'Italia al 500.000*, relativi alla Puglia, alla Lucania e alla Calabria (il tenuissimo contributo richiesto al Socio è per essi di L. 1,50 — Estero L. 3,50), e il volume *Le Stazioni dei Laghi, delle Prealpi e degli Appennini*, sesto della serie della *Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura*. Per ricevere quest'altro dono semi-gratuito il Socio deve spedire soltanto L. 4.50 (Estero L. 8),

Agli Abbonati a *Le Vie d'Italia* per il 1937 è poi riserbato un dono speciale di notevole importanza e valore, e cioè un gruppo di 12 nuovi fogli della *Carta dell'A. O. I.* al milionesimo, i quali, aggiunti ai 13 già acclusi nei fascicoli dell'annata 1936, costituiscono un piccolo atlante indispensabile alla conoscenza dell'Impero, ora che si sta completando l'occupazione integrale del suo esteso territorio.

Dato che la quota d'associazione al Touring è rimasta per il 1937 invariata in L. 15.20 (per l'Estero in L. 25.50) e che l'abbonamento annuo a *Le Vie d'Italia* non costa che L. 20.50 (Estero L. 40.50), vogliamo sperare in un nuovo contingente di Soci e di Abbonati, che si tradurrà in una ulteriore intensificazione della già intensa e feconda vita del Sodalizio.

"Il Volto agricolo dell' Italia,,

Constatiamo con profonda soddisfazione che la stampa italiana si occupa largamente e con rara insistenza del primo volume dell'opera *Il Volto agricolo dell'Italia*, dettato dal Sen. Arturo Marescalchi e pubblicato a cura del Touring.

Ricordiamo ai Lettori che il superbo volume di 764 pagine in grande formato, adorne di 1250 stupende illustrazioni a commento del testo, costituisce la descrizione compiuta e fedele — provincia per provincia — dell'aspetto e della vita agricola dell'alta e media Italia, fino alla Romagna e alla Toscana incluse; mentre il 2° volume, in corso di compilazione, comprenderà il resto d'Italia, l'Impero, le Colonie e i Possedimenti.

A denotare l'importanza dell'opera, pubblicata a celebrare l'avvento dell'Impero, basti ricordare che essa meritò non solo l'approvazione e l'incoraggiamento del Duce, ma anche l'altissimo onore che Egli volle conferirle accettandone la dedica. Il suo pregio intrinseco è ampiamente garantito dall'alta competenza e dalla fama incontrastata che circonda il nome dell'Autore.

La diffusione di quest'opera, che ha destato sì vasta risonanza, varrà a sollevare l'agricoltura italiana all'altezza dei problemi preminenti anche nel concetto di coloro che di agricoltura di solito non si occupano.

I Soci e gli Amici del Touring possono contribuire a far conoscere e a propagare *Il Volto agricolo dell'Italia* con la sicura coscienza di acquistarsi un titolo di benemerenza civile, poichè anche in questo modo si può servire l'Italia, che tende con tutte le sue forze a bastare a sè stessa.

Invocammo, nel numero scorso, l'aiuto e la collaborazione dei Soci fotografi, che possono inviarci materiale illustrativo per la documentazione iconografica del secondo volume. Non pochi hanno già risposto al nostro appello. Il dottor Bettino Padovano, Console di Senigallia, ci scrive (citiamo un esempio fra i molti) di avere affisso in un negozio del centro della sua città un piccolo manifesto in questi termini: «Il Touring Club Italiano ha in corso di stampa il secondo volume dell'opera *Il Volto agricolo dell'Italia*, il quale conterrà materia relativa anche alle nostre Marche. Senigallia agricola deve assolutamente contribuire alla documentazione fotografica dell'opera. Soci ed Amici del Touring, dilettanti e professionisti, rispondete all'appello! ».

Ecco un esempio che deve trovare imitatori. Il compito è vasto: si tratta di rendere degnamente il vario e vago aspetto di una gran parte dell'Italia rurale e delle sue Colonie.

Il primo volume de «Il Volto agricolo dell'Italia» comprende la descrizione e l'illustrazione delle seguenti 52 Provincie: Alessandria e Asti - Aosta - Arezzo - Belluno - Bergamo - Bologna - Bolzano - Brescia - Como - Cremona - Cuneo - Ferrara - Firenze - Fiume - Forlì - Genova - Gorizia - Grosseto - Imperia - La Spezia - Livorno - Lucca - Mantova - Massa - Milano - Modena - Novara - Padova - Parma - Pavia - Piacenza - Pisa - Pistoia - Pola - Ravenna - Reggio Emilia - Rovigo - Savona - Sondrio e la Valtellina - Siena - Torino Trento - Treviso - Trieste - Udine - Varese - Venezia - Vercelli - Verona - Vicenza - Zara.

Si tratta di un volume di 764 pagine in grande formato (cm. 25×34) con oltre 1250 illustrazioni, molte delle quali a tutta pagina. L'elegantissima rilegatura è in piena tela grigia, con fregi in verde smeraldo e argento, risguardi appositamente litografati, astuccio-custodia, ecc. Nonostante il gran lusso dell'edizione, il volume è in vendita ad un prezzo veramente eccezionale: L. 40.— alla Sede del T. C. I.; L. 45.— franco di porto in Italia, Impero e Colonie; L. 40.— più le spese postali, che variano a seconda del Paese di destinazione, all'Estero.

ESCURSIONI E CAMPEGGI

Siamo lieti di annunziare il programma di massima delle manifestazioni che verranno organizzate dal Touring nel corrente anno, affinchè i Soci possano rendersi conto delle molteplici attrattive che esso offre: *Dalla Tripolitania alla Cirenaica per la « Litoranea Libica »* (Aprile); *Periplo delle coste d'Italia ed Escursione nella Venezia Giulia* (2-11 maggio); *XVI Campeggio al Monte Rosa* (25 Luglio - 24 Agosto); *Escursione in Umbria* (25 luglio - 1 Agosto); *Marcia Turistico-Alpinistica nelle Dolomiti* (Settembre).

Dalla Tripolitania alla Cirenaica, per la "Litoranea Libica,,

La prossima inaugurazione della strada litoranea libica, che unisce la Tripolitania alla Cirenaica attraverso il profondo golfo della Sirte, grandiosa arteria di oltre 1900 km., voluta e rapidamente realizzata dal Fascismo, offre l'opportunità di comprendere in un solo viaggio la visita dell'intera regione costiera della Libia, percorrendola su un magnifico nastro asfaltato, lungo il quale si svelano tutte le attrattive della nostra Colonia: gloriose rovine, lussureggianti oasi, distese desertiche, montagne rocciose e chiare marine.

Il T. C. I., che si compiace della sua priorità nell'organizzazione di viaggi turistici coloniali, avendo condotto per primo comitive di turisti in Tripolitania nel 1914 e in Cirenaica nel 1920, indi a Gadames, a Cufra, a Murzuch ed anche in Eritrea, desidera che pure questa volta i suoi Soci siano fra i primi a percorrere la nuova strada litoranea. L'itinerario comprenderà la visita di *Tripoli* e di *Bengasi*, di *Derna, Zuara, Misurata, Sirte* e di altri centri minori, degli scavi di *Sàbratha, Leptis Magna, Cirene, Tolemaide, Apollonia;* di alcune fra le più interessanti concessioni agricole, di oasi come quella di *Zliten*, lussureggianti di vegetazione tropicale, degli altipiani del *Garian* tripolino e del *Gebel* cirenaico.

Il viaggio verrà effettuato con modernissimi torpedoni del tipo *Sahariano*, dotati di bar, toletta, impianto radio. La comitiva verrà sistemata nei migliori alberghi della Colonia, che offrono ora il massimo conforto desiderabile.

La data precisa in cui si effettuerà l'Escursione e l'ammontare delle quote di partecipazione saranno comunicati nel prossimo numero della Rivista. Entro Febbraio sarà pronto il programma illustrato per essere inviato a tutti i Soci che ce ne faranno richiesta. Per esigenze di organizzazione e di ordine logistico i posti sono limitati a 60: per l'accettazione delle domande varrà l'ordine di iscrizione.

Periplo delle coste d'Italia ed escursione nella Venezia Giulia

Il Periplo delle coste d'Italia, dal Tirreno all'Jonio e all'Adriatico, verrà effettuato con partenza da Genova il 2 maggio e arrivo a Trieste il giorno 5, a bordo della motonave « Victoria » del Lloyd Triestino, una delle più possenti e lussuose unità della nostra marina mercantile. La breve crociera verrà integrata da un'interessantissima Escursione nella Venezia Giulia, per la quale è stato studiato un itinerario nuovo e sommamente suggestivo.

La regione apparirà ai partecipanti in tutti i suoi molteplici aspetti paesistici, artistici e storici, nelle sue industrie e nei suoi grandiosi fenomeni naturali. I principali obiettivi che verranno raggiunti in questa Escursione sono: *Trieste, Pola, Fiume, Gorizia,* i *Campi di Battaglia del Basso Isonzo,* le *Grotte di S. Canziano e di Postumia,* i *Cantieri Navali di Monfalcone* e le *Miniere Carbonifere dell'Arsa;* cittadine tipicamente veneziane, ricche di tesori d'arte, quali *Parenzo, Capodistria, Rovigno* e *Pirano;* centri turistici di rinomanza mondiale, quali *Brioni, Abbazia* e *Portorose;* il *Carnaro* visto dall'incantevole *Riviera Liburnica* e da *Monte Maggiore;* il *Monte Nevoso,* estremo baluardo orientale d'Italia; i profondi *Canali dell'Arsa* e di *Leme.* L'itinerario offrirà, quindi, ogni giorno la visione di quadri profondamente diversi.

I Soci potranno anche limitare il viaggio al solo percorso marittimo e alla visita di Trieste e dei Campi di Battaglia, oppure all'Escursione automobilistica nella Venezia Giulia, partendo da Trieste. Il programma particolareggiato del viaggio sarà pronto entro il prossimo Marzo e verrà inviato ai Soci che ne faranno richiesta.

Prossimamente diremo anche del XVI Campeggio e delle altre escursioni in programma.

* * *

I nuovi volumi della "Guida d'Italia,,

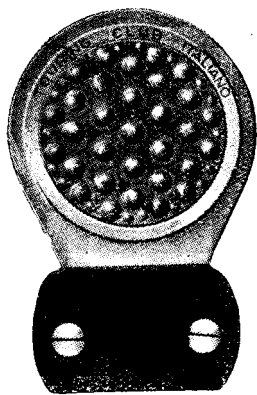
Mentre in altra parte della Rivista diamo notizia dell'avvenuta pubblicazione del 1° vol. della *Guida Breve,* che sarà completa in 3 volumi ed è principalmente dedicata ai turisti che devono vedere e comprendere molte cose in rapide e fuggevoli soste, assicuriamo i Soci che la maggior *Guida d'Italia* in 22 volumi, opera fondamentale del Touring e indispensabile per la sua completezza e particolarità a chi viaggia senza fretta e per vedere tutto ciò ch'è degno di esser visto, è oggetto delle nostre più diligenti cure. I volumi della serie vanno anzi rinnovandosi a ritmo accelerato. Come si annunziò nel precedente numero della Rivista, è già uscito, aggiornato, il volume « *Marche* », di 338 pagine, con 9 carte e 6 piante di città (in vendita ai Soci a L. 15 alla Sede del T. C. I., L. 16.50 in Italia e Colonie, L. 18 all'Estero), e a giorni seguirà, in nuova edizione, il volume « *Umbria* », di circa 380 pagine, con 9 carte e 9 piante di città (in vendita ai Soci a L. 15 alla Sede del T. C. I., L. 16.50 in Italia e Colonie, L. 18 all'Estero). Frattanto, altri tre volumi sono in preparazione: per la fine di febbraio usciranno il volume « *Libia* », di circa 450 pagine, con 15 carte, 10 piante di città (in vendita ai Soci a L. 16 alla Sede, L. 18 in Italia e Colonie, L. 20 all'Estero), e il volume « *Firenze e dintorni* », di circa 350 pagine, con 3 carte, 2 piante di città (in vendita ai Soci a L. 15 alla Sede del T. C. I., L. 16.50 in Italia e Colonie, L. 18 all'Estero); per la fine di marzo, il volume « *Sicilia e Isole Minori* », di circa 550 pagine, con 24 carte, 14 piante di città (in vendita ai Soci a L. 18 alla Sede del T. C. I., L. 20 in Italia e Colonie, L. 22 all'Estero).

Queste nuove edizioni, rese necessarie dal rapido processo di rinnovamento che il volto dell'Italia subisce sotto l'impulso del Regime Fascista, sono, in realtà, profondi rifacimenti.

Si affrettino, quindi, tutti i Soci che ricevettero in gratuita distribuzione la serie dei volumi della *Guida d'Italia* negli anni 1913-1929, a rinnovarla, sostituendo i vecchi coi volumi della nuova edizione via via che escono in luce. I Soci offriranno così al Sodalizio un appoggio prezio-

so, oltre che un incoraggiante riconoscimento dello sforzo che esso compie per mantener viva e fresca questa raccolta, indispensabile strumento per la conoscenza del Paese.

Per la sicurezza del traffico

Col 1° del corrente mese è entrata in vigore la norma, di cui già abbiamo dato conoscenza ai nostri Lettori, in base alla quale tutte le automobili, autocarri, motocicli, motocarrozzette e motofurgoncini devono portare, oltre al fanale rosso posteriore, il dispositivo circolare catarifrangente, di cui già si è parlato negli scorsi numeri di novembre e dicembre 1936.

Ricordiamo ai nostri Soci, che ancora non si fossero messi in regola con la nuova disposizione, che il Touring ha provveduto ad approntare il prescritto dispositivo (come dalla fotografia qui riprodotta) e che esso è posto in vendita al prezzo, che costituisce il puro e semplice rimborso delle spese di costo, di L. 4 per consegna alla Sede e di L. 5 per spedizione nel Regno, Impero e Colonie.

Per i rimorchi degli autocarri, il dispositivo catarifrangente, anzichè di forma circolare, è triangolare. Esso è pure in vendita ai Soci del T. C. I. al prezzo di L. 9 per consegna alla Sede e di L. 11 per spedizione nel Regno, Impero e Colonie.

Cartelle-custodia

Le Vie d'Italia non è una rivista che si legga e poi si cestini. Per il suo valore culturale, la sua organicità, il numero e la finezza delle sue illustrazioni, la fedeltà al suo vasto programma di valorizzazione di ogni bellezza e di ogni ricchezza della Patria, si consiglia di conservarne i fascicoli e raccoglierli in annate.

Appunto perciò abbiamo preparato anche quest'anno le eleganti e comodissime « cartelle » destinate a raccogliere i fascicoli dell'annata 1936 de *Le Vie d'Italia*, cartelle che, per formato e colore, sono identiche a quelle degli scorsi anni.

Nei confronti della rilegatura in volume, ai quali molti ricorrono, le due cartelle, che si presentano, nè più nè meno, come due eleganti volumi, hanno il vantaggio di permettere che i fascicoli rimangano indipendenti l'uno dall'altro e siano, quindi, utilizzabili singolarmente.

Dette cartelle, rivestite in tela verde scura, con lettere in oro sul dorso e sul piano anteriore, posono contenere ciascuna i fascicoli sciolti di un semestre. Il prezzo per le due cartelle di una annata è di L. 8.— alla Sede del T. C. I.; Italia, Impero e Colonie L. 10; Estero L. 13.

Alle stesse condizioni si possono avere le due cartelle per l'annata 1936 de *Le Vie del Mondo*.

Indirizzare le richieste all'Amministrazione del Touring Club Italiano, Corso Italia 10, Milano.

Esempi da imitare

Sono ancora molti i Soci Vitalizi che, sull'esempio di un Socio il quale spontaneamente nel novembre 1935 volle rimborsare al Touring la somma integrativa necessaria a convertire la sua quota vitalizia in Rendita 5 %, inviano alla nostra Amministrazione la somma di Lire 22 e 50 o Lire 30, a seconda cioè che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o con quella di L. 200 (dal 1932 a tutto il 1935). Ecco un quattordicesimo elenco di questi « esempi da imitare ».

Dr. Calisto Rostagno, Console del T. C. I., Vottignasco (Cuneo); Pozzi Oreste, Alessandria; Conte Lodovico Portalupi, Verona; Piatti Paolo, Cagliari; Ing. Luigi Rossi, Console del T. C. I., Carpiano (Milano); Cav. Ermanno Pozzi, Livorno; Tagliavini Ruggero, Console del T. C. I., Luzzara (Reggio Emilia); Sicchi Venanzio, Portole (Pola); Bruzzone Pier Luigi, Torino; Avv. Enrico Porati, Torino; Piscini Luigi, Torino; Carli Edoardo, Imola; Regis Cesare Luigi, La Spezia; Dott. Roberto Revello, Genova; Rag. Geom. Secondo Marello, Firenze; Dott. Gino Pomello Chinaglia, Bologna; Mangini Antonio, Genova; Dott. Romualdo Mameli, Lodi; Dott. Carlo Taormina, Montalto Uffugo; Rag. Emilio Zampini, Roma; Segale G. Carlo, Genova; Cav. Ezio Rosi, Firenze; Dott. Ing. Mario Melogli, Milano; Ronzani Antonio, Bologna; Dott. Giovanni Morgana, Palermo; Dott. Prof. Cesare Decio, Parma; Dott. Comm. Alvise Landini, Milano; Barone Dott. Prof. Comm. Enrico Morpurgo, Udine; Mazzini Gianantonio, Milano; Longari Pietro, Firenze; Guatteri Angelo, Castelnovosotto; Dott. Ignazio De Castro, Udine; Avv. Comm. Achille Giulini, Milano; Chiesa Giuseppe, Avigliana; Cuneo Eugenio, Vigevano; Brioschi Guido, Milano; Ballabio Angelo, Fiume; Avv. Augusto Dondona, Roma; Agr. Ciro Ferrari, Cavezzo; Ardenghi Fausto Aldo, Brescia; Dr. Prof. Luisa Bellesini, Siracusa; Atti Cesare, Bologna; Dr. Erminia Paglia, Laveno Mombello; Dott. Luigi Fagioli, Montegiberto; Rag. Giuseppe Vitale, Cassino; Balani Pietro, Zara; Comm. Carlo Enrico Schlegel, Napoli; Ing. Eugenio Brambilla, Milano; Dott. Cav. Gino Manneschi, Loro Ciuffenna; Geom. Leone Ambrosi De Magistris, Anagni; Dott. Dante Milani, Torino; Ing. Dott. Cav. Vittorino Privilegi, Trieste; Pfenninger Willy, Genova; Palmieri Libero, Portoferraio; Marzocchi Alberico, Livorno; Rag. Mano Snigallia, Milano; Geom. Guido De Piana, Venezia; Vogrig Elisa, S. Pietro al Natisone; Motta Amedeo, Canonica d'Adda; Cap. Cav. Alberto Pio Giussani, Dessiè; Gianelli Erasmo, Genova; Cav. Augusto d'Emilia, Arpino; Cabibi Giulio, Carpaneta Dosimo Persico; Dott. Ansaldo Ansaldi, Graglia; Cap. Cav. Luigi Salamenico, Faenza; Cattani Giovanni, Faenza. *(continua)*

Attenzione alla frode!

Ci consta che una persona, qualificantesi « ispettore del Touring Club Italiano » o qualcosa di simile, avvicina proprietari di alberghi e pensioni, specialmente della Riviera Ligure, proponendo inserzioni sui periodici del Sodalizio.

Egli indica come suo recapito uno pseudo-istituto « La Propaganda Turistica - Le Vie d'Italia », istituto che dovrebbe aver sede a Firenze.

Per quanto superfluo, dato che tutti i nostri Soci e Lettori sanno che gli incaricati del Touring sono muniti di lettere di presentazione sottoscritte e autenticate dalla Direzione, teniamo a render noto che tale individuo nulla ha a che fare con la nostra Organizzazione, e che anzi tenta di sorprendere la buona fede del pubblico valendosi abusivamente del nome del Touring e de « Le Vie d'Italia ».

Invitiamo pertanto i nostri Amici a diffidare di tale persona, meglio ancora a denunciarla alle Autorità di Pubblica Sicurezza per i provvedimenti del caso. Renderanno un servizio al Touring e alla collettività.

Ribassi e facilitazioni ai Soci del T. C. I.

Nel fascicolo di dicembre de *Le Vie d'Italia* abbiamo pubblicato a pag. 498 un elenco degli « Sconti ai Soci del T. C. I. per l'abbonamento a Riviste e Giornali ». In aggiunta a tale elenco i nostri Soci prendano nota che la *Rivista di Studi Pompeiani* (R. Università - Napoli) accorda lo sconto del 10 % sul prezzo normale di abbonamento di L. 25 (prezzo netto per i Soci del T. C. I.: L. 22.50); lo stesso sconto concede *Il Coltivatore* e *Giornale Vinicolo Italiano* di Casale Monferrato sul prezzo annuale d'abbonamento di L. 25 (prezzo netto per i Soci del T. C. I.: L. 22.50).

LE VIE DEL MONDO

Giunte al quinto anno di vita tra il crescente favore del pubblico, « Le Vie d'Italia e del Mondo » si presentano nel 1937 con un nuovo titolo: « *Le Vie del Mondo* ».

Questa modificazione, o meglio semplificazione, s'imponeva non solo per il carattere del periodico, che schiude veramente agli Italiani le « vie del mondo », illustrando aspetti, costumi, attività d'ogni continente, ma per la necessità di differenziarsi anche nel nome da « Le Vie d'Italia ». A questa nostra Rivista spetta il compito nobilissimo di illustrare il volto e l'anima della Patria; « *Le Vie del Mondo* » protendono lo sguardo oltre le Alpi e oltre i mari, compiendo un'apprezzatissima opera di divulgazione geografica.

Del resto, basta scorrere l'annata 1936, che s'è appena conchiusa, per comprendere quanto degnamente la nostra magnifica consorella vada assolvendo il suo compito. Ci limiteremo ad indicare alcuni dei principali argomenti trattati nelle 1460 pagine, illustrate da 1600 fotografie, 60 tavole a colori e oltre 100 cartine geografiche.

I principali problemi dell'*attualità internazionale*, quelli che quotidianamente si impongono alla nostra attenzione in questo periodo travagliatissimo della vita del mondo, hanno trovato ampia trattazione.

Basterà ricordare, tra i tanti: il Mediterraneo e l'Italia Imperiale; il Canale di Suez; il Mar Rosso; i Dardanelli e il Bosforo; il Reno; l'Austria; la Siria; la Palestina; la Spagna; il petrolio; la moneta, ecc.

Per l'*Europa*, oltre ad alcuni degli argomenti sopra citati, ricorderemo: l'Islanda; il Paese della Regina; Potsdam; Heidelberg e la sua Università; Salisburgo e il suo festival; il Principato di Liechtenstein; i Morlacchi; i Lapponi; il Lago di Neusiedl, ecc.

Per l'*Africa:* l'Egitto; il Sudan; l'Africa Occidentale Francese; le Isole del Lago Tana; la Nigeria Britannica; l'Accademia di Tetuan; il Lago Vittoria; il fiume Niger; Riti e pregiudizi dei Dogon, ecc.

Per l'*Asia:* la Transiberiana; in Transgiordania coi nomadi del deserto; la Cina propria; I Turcomanni dell'Atrek; il Manosarovar, lago sacro del Tibet; il Kailasa, montagna sacra del Tibet; Tientsin; la Siria; Cattolici del Giappone; Cinesi al lavoro; Osaka, ecc.

Per l'*America*: la Florida; la pastorizia in Patagonia; tra foreste e vulcani del Guatemala; il centenario di Buenos Aires; lo Stato di Parà; Washington, antitesi d'America; la valle dell'Hudson, ecc.

Per l'*Australia, Oceania e Terre Polari:* Aborigeni d'Australia, Nuova Guinea, vegetazione australiana, le regioni Artiche, il dramma polare di R. E. Byrd.

La Rivista non ha poi mancato, anche lo scorso anno, di porre in rilievo le *glorie romane e italiane nel mondo*. Ad esse si riferiscono specialmente gli articoli: La Mostra Augustea della Romanità; Orme di Roma nei Balcani: gli Italiani per il Canale di Suez; Artisti italiani in Danimarca; Artisti italiani in Inghilterra; Architetti italiani del barocco a Monaco di Baviera; Scavi italiani di « Lictoria Parva » (Creta); un archeologo italiano nella valle del Nilo, ecc.

Ricorderemo infine alcuni degli scritti che hanno un maggior carattere di *curiosità*: le perle coltivate del Giappone; un sudanese capitano dei bersaglieri; Prete Gianni monarca leggendario; Zootecnia bolscevica; al Capo Sunion per osservare l'eclisse di sole; la scuola dei Lapponi; Arte coloniale italiana; il Lloyd Triestino nei suoi primi cento anni; Cinesi al lavoro; Il matrimonio cinese, ecc.

Oltre ai veri e propri articoli, ora citati solo in parte, non vanno dimenticati i circa duecento scritti, taluni di notevole sviluppo, con cui la rubrica « Di Paese in Paese » tiene i lettori al corrente dell'attualità economica, statistica, esplorativa, ecc.

Nel 1937 la Rivista affronterà due argomenti di speciale importanza e attualità: gli *Imperi Coloniali degli altri*, in una serie di illustratissimi articoli inaugurata, con lo studio del prof. Roberto Almagià sull'Impero coloniale francese in Africa, nel fascicolo di gennaio; il problema delle *materie prime*, che verrà pure trattato in una serie di esaurienti articoli sotto l'autorevole guida del prof. Giorgio Mortara, a cominciare dal prossimo febbraio. *Le Vie del Mondo* restano così sul piano della più avvincente attualità, consentendo ai propri lettori di seguire i grandi problemi dell'ora con particolare competenza.

Poche Riviste hanno un campo così vasto e vario, e poche assolvono al loro compito con tanta ricchezza di mezzi, oltre che intellettuali anche tecnici ed estetici. Basta scorrere uno dei suoi fascicoli (vi verrà inviato a titolo di saggio dietro rimessa di L. 3,00) per convincersi dell'interesse e della bellezza de « *Le Vie del Mondo* ».

Le due maggiori Riviste del Touring « *Le Vie d'Italia* » e « *Le Vie del Mondo* » — per le quali è ammesso un abbonamento cumulativo vantaggiosissimo (L. 56, Estero L. 95) — non dovrebbero mancare in alcuna casa italiana. E poichè siamo in quel periodo dell'anno in cui vige la gentile costumanza del dono augurale, richiamiamo l'attenzione dei nostri lettori sulla opportunità di offrire a parenti ed amici, specialmente giovani, l'abbonamento alle due Riviste. Il beneficiato riceverebbe subito i due fascicoli di gennaio; quindi, ogni mese, con la proverbiale puntualità, i numeri successivi. Se gli altri regali possono essere presto dimenticati, questo dono è presente e vivo per tutto l'anno, e rinnova ogni mese il piacere e la riconoscenza.

Condizioni d'abbonamento a "Le Vie del Mondo":

Abbonamento annuale: **L. 40,50** (Estero, Lire **65,50**).

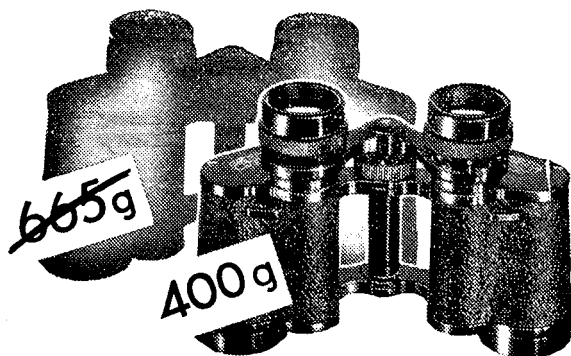
Abbonamento semestrale: **L. 20,50** (Estero **L. 33**).

Abbonamento cumulativo a « *Le Vie del Mondo* » e « *Le Vie d'Italia* »: **L. 56** (Estero **L. 95**).

Sommario del fascicolo di gennaio 1937-XV:

R. Almagià, *L'Impero Coloniale Francese in Africa* (con tav. a colori); A. Gobbi Belcredi, *Il viaggio postumo dei Re Magi* (con tav. a colori); I. di Robilant, *L'Università di Harward nel suo terzo centenario;* E. Keppel, *L'Altipiano dell'Indjen, nell'isola di Giava;* G. M., *Le rotte transpolari;* « *Di Paese in Paese* ».

120 pagine, 132 illustrazioni in nero, 10 cartine geografiche, 4 tavole a colori, copertina in tricromia.

gni motore
sente il freddo

40 % più leggero di una volta!

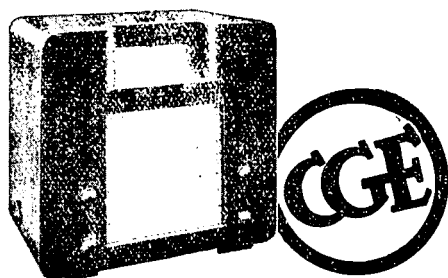
Di leggerezza incredibile è quindi il nuovo Deltrintem! Quasi una piuma quando lo si adopera nelle osservazioni, altrettanto comodo da portarsi nel sacco da montagna, a bandoliera od appeso ad una spalla; il suo peso non è più un impedimento, nè il suo uso fastidioso. Lo porterete ancora spesso con Voi, questo prezioso compagno delle vostre gite e dei vostri divertimenti!

DELTRINTEM
ZEISS
IN METALLO LEGGERO

PRESSO OGNI BUON NEGOZIO D'OTTICA

Opuscolo "T 79" gratis richiedendolo a

"LA MECCANOPTICA" S. A. S.
MILANO • CORSO ITALIA, 8

RAPPRESENTANZA GENERALE
CARL ZEISS, JENA

CGE 451

SUPER 5 VALVOLE TRIONDA = SELETTIVITÀ VARIABILE

SCALA PARLANTE IN CRISTALLO SUDDIVISA PER NAZIONI - VALVOLE NAZIONALI FACILMENTE OTTENIBILI ANCHE PER I RICAMBI.

PREZZO IN CONTANTI: LIRE **1240**
VENDITA ANCHE A RATE
(VALVOLE E TASSE GOVERNATIVE COMPRESE - ESCLUSO L'ABBONAMENTO ALLE RADIOAUDIZIONI)

PRODOTTO ITALIANO

COMPAGNIA GENERALE DI ELETTRICITÀ - MILANO

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo perchè?

Il Socio Dott. Galeazzo Pisoni, di Spiazzo (Trento) ci fornisce questo mese un interessante spunto alla consueta rubrica dei « perchè », della quale ha esattamente interpretato lo spirito divulgativo, allargando la pura e semplice domanda di curiosità a richiesta di un consiglio, utile a tutti i lettori automobilisti.

« Ho osservato — scrive il nostro Socio, acuto e diligente osservatore di fenomeni automobilistici — che, chiudendo l'ugello dell'economizzatore per rendere la miscela di benzina più povera possibile, per quanto lo consente la marcia regolare del motore, si verifica un surriscaldamento della camera di scoppio e delle valvole. Perchè questo, se la miscela è meno ricca di benzina, fattore termogeno? Incidentalmente confido di trovare nell'articolo qualche indicazione sulla giusta regolazione del carburatore ».

Cominciamo, come sempre, col controllare l'esattezza della premessa di fatto. È vero, è normale, è pacifico che, diminuendo il tenore di benzina nella miscela esplosiva, si verificano le conseguenze di cui sopra, ovvero si tratta di un fenomeno slegato da nesso causale con la premessa, che si verifichi solo accidentalmente per la concomitanza di altri fattori, o di cui sia dubbia la sussistenza, e riferibile prevalentemente — come molti altri creduti fenomeni — ad una soggettiva impressione, in ragione della pratica difficoltà del privato automobilista di misurare la reale temperatura del proprio motore?

Rispondiamo che il fenomeno è vero, costante, e che si manifesta, proprio per la ragione indicata dal nostro Socio, in misura non indifferente, su qualunque tipo di motore, da automobile o da motocicletta. Esso ha luogo non solo chiudendo il getto del carburatore per mezzo dei cosidetti economizzatori diretti, e diminuendo così l'efflusso della benzina nell'unità di tempo, a pari aspirazione; ma anche fornendo al motore, a valle del carburatore, dell'aria supplementare, mediante i cosidetti economizzatori indiretti. Nell'un caso e nell'altro, il risultato è infatti identico: nel motore entra sempre la stessa quantità d'aria, determinata dalla cilindrata e dall'aspirazione. Se strozziamo la benzina, questa entrerà in minor quantità in combinazione con l'aria; se apriamo una finestra tra carburatore e motore, diminuiamo la depressione sull'ugello del carburatore, e orterremo lo stesso effetto di una minor erogazione di benzina. Insomma, in ogni caso avremo impoverita la miscela esplosiva.

Molti credono che giungere al massimo dell'impoverimento costituisca il massimo dell'economia, e corrisponda altresì, almeno nella marcia lanciata (velocità in rettilineo) al comportamento optimum del motore. Non pochi, poi, dividono il dubbio manifestato nel quesito che ci occupa: se l'aria è inerte, e la benzina è ricca di calorie, conservando la prima e diminuendo la seconda, finchè il motore gira, dovremmo logicamente veder diminuire la temperatura della combustione, e con questa il riscaldamento del motore.

Invece si verifica esattamente l'opposto, per un fenomeno semplicissimo: che la temperatura media assunta dalle pareti dei cilindri è in funzione non solo della temperatura assoluta che si verifica nell'attimo dello scoppio (la quale peraltro non varia proporzionalmente con la quantità di benzina che vi partecipa, ma è in funzione soprattutto del *modo* onde la miscela gassosa brucia) — ma anche del *tempo* che la miscela accesa rimane a contatto con le pareti del cilindro, col pistone, con le valvole, con la candela. È intuitivo che, se la temperatura massima durante il fenomeno dello scoppio raggiunge i 2500 gradi, ma l'intero fenomeno si conchiude in un trecentesimo di secondo, al termine del quale la miscela è già interamente bruciata e inerte, la temperatura *media* dei gas che lambiscono l'interno del motore avrà un valore più basso di una miscela che, pur raggiungendo solo i 2300° nella sua punta massima, impiega un cinquantesimo di secondo a bruciare interamente, cioè un tempo maggiore di quanto glie ne consente il ciclo motore, cosicchè non giunge neppure ad esaurire le sue virtù energetiche, ed a divenire un miscuglio di nuovi gas inerti, prima di esser sospinta attraverso la valcola di scarico.

Orbene, quest'ultima è proprio la sorte delle miscele esplosive mal dosate. Ma, mentre la miscela troppo ricca in benzina non diminuisce grandemente la propria velocità d'infiammazione, e più che altro si astiene dal partecipar tutta quanta al fenomeno, risputando dallo scarico particelle di carbonio incombuste, a meno di esagerare clamorosamente nella sovrabbondanza di benzina — la miscela troppo povera invece, anche se impoverita in percentuale relativamente tenue, diventa proprio pigra a bruciare completamente: si accende violentemente, anche troppo, ma poi la fiamma si propaga lentamente in seno alla massa gassosa.

Che cosa avviene? È facile immaginarlo. La punta massima di temperatura istantanea è poco inferiore che nel caso della miscela giusta, ma tutti i metalli del motore rimangono per un tempo assai maggiore, di parecchie unità, a contatto con una fiamma che è più fredda soltanto di una piccola frazione: ed ecco che si surriscaldano, dopo un certo numero di scoppi in queste condizioni. Il fenomeno apparirà evidente a quanti ricordano che, durante le regolazioni di carburatore, si vedono talvolta uscire le fiamme dal tubo di scarico: è la miscela povera e lenta che seguita a bruciare dopo espulsa dal cilindro. A questo stesso tubo di scarico si può, quando la miscela è giusta, avvicinare la mano e risentire quasi un'impressione di fresco (poichè l'espansione nell'aria libera del gas ancora fornito di una certa pressione, lo raffredda).

Del resto, il cosidetto « ritorno di fiamma » non ha altra causa. Che cosa sono quei caratteristici scoppi nella tuberia d'aspirazione, che sembrano provenire dal carburatore, e che lanciano effettivamente una fiamma attraverso la presa d'aria di questo, quando pure non lo incendiano? Null'altro che gli avanzi dello scoppio avvenuto nel cilindro durante la fase precedente: il gas, pigro per eccesso d'aria, ha seguitato a bruciare durante tutto il tempo di scarico, ed una parte ancora accesa è venuta a contatto, quando si è aperta la valvola d'aspirazione per il ciclo successivo, con la miscela fresca che si presentava allo sbocco del relativo condotto, incendiandola. Ecco dunque un pericolo della miscela troppo magra: l'incendio del carburatore.

Ma gli inconvenienti non sono tutti qui: la lunga presenza della fiamma nel cilindro, oltre ai danni proprî del surriscaldo (peggiori condizioni di lavoro del materiale, perdita di viscosità dell'olio lubrificante, abbrustolimento delle valvole e della candela, pericolo di ebollizione dell'acqua di raffreddamento) può rendere incandescente le particelle metalliche o carboniose nell'interno del cilindro, determinando così le auto-accensioni, all'ingresso della miscela fresca nel cilindro, anche se la miscela vecchia è ormai inerte e spenta. In ogni caso abbassa il rendimento del motore: diciamo il ren-

dimento, cioè il rapporto tra calorie apportate e calorie trasformate in lavoro, e non solo la potenza assoluta. In altri termini, la miscela eccessivamente impoverita si traduce, contro tutte le apparenze e contro tutte le intenzioni dell'utente, in *aumento di* consumo.

Noi abbiamo dipinto, per rendere vivo il quadro, le estreme conseguenze della miscela magra: naturalmente vi sono anche gli stadi intermedi, in cui, pur conservandosi regolarità di motore e, apparentemente, all'incirca la stessa potenza (sia pure con un innavvertibile, leggero aumento nell'apertura della farfalla) gli inconvenienti descritti si verificano in tenue misura.

Si noti che la miscela magra può ancora dar luogo, indipendentemente dall'autoaccensione già accennata, che presuppone, nei casi ordinari, il motore sporco o la candela di caratteristiche scadenti, anche al fenomeno della detonazione. Esso parrebbe contradditorio con le caratteristiche di lentezza già descritte per questa miscela, in quanto la detonazione è eccesso di violenza esplosiva, mancanza di gradualità nella combustione. Ma qui si tratta, più che altro, di disordine, almeno stando ad alcune più recenti teorie, trattandosi di materia non tutta esplorata e non tutta pacifica tra gli studiosi. Pare cioè che l'eccesso di ossigeno, invece di dar luogo esclusivamente ad anidride carbonica, ossido di carbonio e vapor d'acqua come prodotti della combustione, favorisca anche la formazione di perossidi, i quali, per la loro instabilità, possono considerarsi esplosivi del tipo deflagrante. Secondo tale teoria, una parte del gas, sotto l'effetto dei perossidi, detona: la parte maggiore brucia lentamente.

Consigli — per finire secondo la richiesta del nostro Socio — sulla giusta regolazione del carburatore, in relazione al fenomeno in oggetto? La risposta non può essere data che dal signor di La Palisse: per la giusta regolazione del carburatore è necessario... ch'esso fornisca miscela di titolo giusto, nè troppo magra nè troppo grassa! È il modo di riconoscere e di ottenere il giusto titolo, che può giungere imbarazzante.

Per riconoscerlo, nulla di meglio che i sistemi empirici: quando il motore, a temperatura di regime, gira generoso e non tende a «sputare» accelerando vivacemente o a «galoppare» ai medi regimi, e non fuma, e dà scarico freddo, e non surriscalda, e rende il massimo di potenza col minimo di acceleratore, e conserva l'isolante interno delle candele pulite e di un bel colore nocciola chiaro, il titolo della miscela è giusto.

Vien da chiedersi perchè i costruttori non facciano essi stessi tutte queste prove, fornendo il carburatore regolato per fornire miscela a titolo giusto. Per l'ovvia ragione, rispondiamo, che il titolo giusto è un'entità elastica e variabile. Esso è in funzione dell'uso della vettura, della qualità e densità del carburante impiegato, della temperatura ambiente, della pressione barometrica, dello stato igroscopico dell'aria, dello stato del motore. D'inverno, nelle prime partenze mattutine, tutti sanno che il motore vuole essere arricchito, pena i ritorni di fiamma. Eppure il freddo non gela affatto le leggi della fisica e della chimica, nè altera sensibilmente il rapporto aria-benzina che il motore succhia ad ogni aspirazione. Avviene semplicemente che la benzina fredda, poco volatile, trascinata nell'aria fredda, non viene assimilata da questa e fatta partecipare alla combustione che in parte: e per sostituire quella che esce incombusta dallo scarico bisogna introdurne di più con ogni aspirazione.

Tuttavia il problema non è preoccupante. Taluni di questi fattori di variazione sono previsti dal costruttore di carburatori, che ha introdotto automatici rimedi alla loro influenza. E per i casi estremi, sono appunto stati istituiti i due comandi moderatori: lo starter, per il

temporaneo arricchimento nella partenza a freddo; e l'economizzatore, per l'impoverimento nelle trottate calde sotto le più favorevoli condizioni.

Quest'ultimo, e non altro, dovrebbe essere lo scopo dell'economizzatore. Se in pratica conviene usarlo con qualche maggior frequenza e larghezza (ma senza esagerare!) è perchè il costruttore della vettura, di fronte alle molte incognite d'impiego sopra elencate, preferisce generalmente — come altra volta ricordammo in questa rubrica — approssimarsi per eccesso anzichè per difetto alla regolazione giusta, e fornisce spruzzatori un po' abbondanti.

CRISTOFORO.

Lo strumento « Cenerentola ».

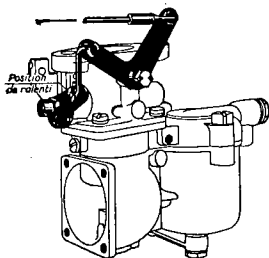
L'indole di queste colonne, intese ad esaltare piuttosto la praticità e comodità dell'impiego turistico dell'automobile, che le tendenze estetiche (e prevalentemente per ragioni, o almeno sotto giustificazioni estetiche vennero ridotti nell'odierna forma semplificata e raccolta i quadretti di bordo) ci consiglia di segnalare un inconveniente di stagione, a cui dà facilmente luogo la mancanza di un buon termometro, preciso e facile a leggersi, sotto gli occhi del conducente, e che segnali la temperatura massima (nella parte alta del radiatore) dell'acqua di raffreddamento.

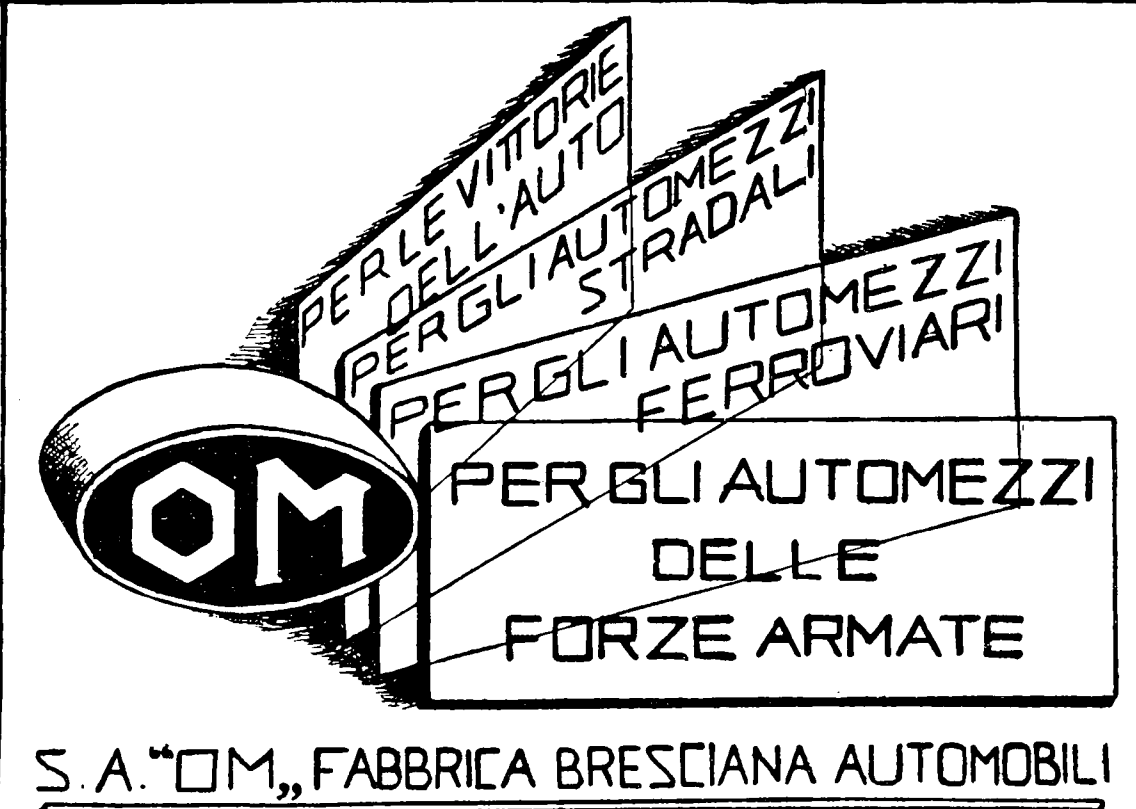
È noto come — per assicurare le facili ripartenze dopo una sosta, per ottenere buone condizioni di carburazione e di potenza, e per mantenere il consumo di benzina in limiti normali — d'inverno sia praticamente indispensabile, nelle regioni fredde dell'alta e media Italia, un moderatore di raffreddamento: sotto forma di parzializzatori o deviatori automatici a comando termostatico, sulle macchine di maggior pregio; e di tendine, persiane, cuffie o altri ripari, affidati all'iniziativa del conducente, negli altri casi. Ma il comando automatico è soggetto con una certa frequenza ad inceppi o difetti, e quello manuale al comunissimo fenomeno della... dimenticanza. E allora si può giungere ad ebollizioni furiose o addirittura catastrofiche, molto peggiori delle lievi ebollizioni estive per cause naturali, e più nocive anche perchè d'inverno s'impiega pel motore un olio più fluido e quindi meno viscoso alle alte temperature, e perchè il rifornimento con acqua freddissima, dopo evaporata quella di bordo, è assai più pericoloso per l'integrità dei cilindri.

Il termometro dovrebbe, quindi, sempre accompagnarsi all'adozione del parzializzatore o del copri-radiatore. Del resto la sua utilità non è solo quella di rivelare le gravi accidentali anormalità di raffreddamento; esso giunge quotidianamente — soprattutto d'inverno — come preziosa guida al buon automobilista, permettendogli di regolare la carburazione nel modo più favorevole per un buon rendimento, di valutare l'efficacia di eventuali riduttori fissi del raffreddamento (abolizione invernale del ventilatore o strozzatori d'acqua o d'aria), di misurare il momento in cui, dopo la partenza a freddo, si può accelerare senza pericolo per la lubrificazione; di sorvegliare lo stato di conservazione e di pulizia interna del motore; di comparare la qualità di diversi oli, l'influenza del carico, la convenienza di rapporti più o meno bassi in determinate salite abituali, ecc.

Il Salone di New York.

199 vetture, di 19 marche americane e 4 inglesi, hanno dato vita all'annuale Salone del Grand Central Palace di New York, tenutosi nello scorso novembre con insolita affluenza di pubblico e — dicono i giornali americani — con un ritmo d'affari maggiore che negli ultimi quattro anni. Effettivamente il mercato automobili-

stico nord-americano è in periodo di fermento e di vivacità: la temuta saturazione pare un pericolo per ora scongiurato.

Anche a New York, come già ai Saloni autunnali europei dei quali abbiamo dato sommari cenni, non sono comparse novità di eccezionale interesse. Molte novità di dettaglio, invece, così riassumibili: qualche tentativo di avvicinamento alla tecnica europea con motori a valvole in testa di moderata cilindrata; nuove conquiste delle sospensioni a ruote indipendenti, specialmente del tipo a parallelogramma deformabile con molle a elica; un deciso passo di parecchie grandi Case verso l'abbassamento del telaio e della trasmissione, per la quale si estende l'impiego d'ingranaggi ipoidi; i cambi a preselettore ed i cambi automatici applicati anche su vetture di medio prezzo; carrozzerie aerodinamiche e molto arrotondate, senza lunga coda, molte delle quali ricordano la già nota sagoma della piccola Ford 8 cilindri; deciso regresso nella sistemazione della radio a bordo, che in un certo tempo parve destinata a generalizzarsi; numerosissimi rimorchietti turistici per il campeggio, alla portata di tutte le borse e ricchi delle più ingegnose e pratiche sistemazioni. A titolo di curiosità segnaliamo una vettura classificata da turismo, dichiarata infrangibile, sia nei vetri che nella carrozzeria, cioè a prova così di proiettili come di corpi contundenti in seguito a incidenti di strada e di rovesciamenti.

Tanto al chilogrammo.

Le vetture italiane — così conclude la rivista *L'Auto Italiana* un suo interessante studio — a torto sono da noi ritenute relativamente costose: esse sono anzi tra le più economiche vetture europee. E lo dimostra con una probante statistica, ove sono paragonati i prezzi delle varie macchine (tradotti in lire italiane dopo l'allineamento delle principali valute) per ogni HP di potenza effettiva e per ogni kg. di peso di vettura carrozzata. Sotto il primo aspetto la palma spetta ad una grossa vettura francese, venduta a L. 372 per cavallo; seguono altre macchine medie pure francesi a L. 396, 445 e 452 — e subito dopo la *Fiat* 1500, con 480 lire, seguita a breve distanza dalle altre più note vetture italiane. La media delle vetture tedesche è tra le 600 e le 700 lire per HP; le inglesi sono le più care, spaziando tra un minimo di 460 lire (Hilman Minx) e un massimo di 1750 (Rolls-Royce 25-35 HP), con una media di oltre 700 lire.

Risultati analoghi dà il raffronto sul peso: due sole vetture popolari francesi battono, di stretta misura, la nostra *Balilla*, che costa L. 16,80 al kg., mentre la maggior parte delle altre vetture italiane superano di poco le 20 lire e solo due vetture son più care che la media delle altre vetture europee, che può ritenersi intorno alle 25 lire per kg.

L'esempio dell'automobile.

Una Casa americana sta lanciando gli zoccoli da cavallo in gomma. Questa piccola rivoluzione nel mondo dei maniscalchi, che si vedranno sostituiti dalle... officine di vulcanizzazione, è logica conseguenza dell'ormai quasi generalizzata adozione, sulle strade americane, della gommatura pneumatica anche sui veicoli a trazione animale, che in alcuni Stati della Confederazione, prevalentemente agricoli, sono ancora in discreto numero più di quanto generalmente si creda. L'innovazione ha per scopo non soltanto la silenziosità di marcia dei quadrupedi da tiro, ma anche la loro aderenza sulla superficie asfaltata delle strade, la conservazione di queste

ultime, le alte caratteristiche belliche delle cavalcate silenziose, e la sicurezza del pubblico, cominciando dagli stallieri, contro eventuali non cercati contatti con una zampa dell'animale. Pare inoltre che questi zoccoli abbiano maggior durata che i ferri e risultino complessivamente più economici.

L'esempio automobilistico così assimilato merita attento esame anche in Europa, non per essere riprodotto alla lettera, ma per indirizzare, genericamente, a conferire un maggior numero di attributi automobilistici alla trazione animale. Le ruote pneumatiche dei carri da trasporto, per esempio, ancora così diffusi in Italia, permangono un'eccezione. In un altro campo, che ha però fondamento logico affine, si osserva che la segnalazione rossa posteriore dovrebbe essa pure estendersi dall'autoveicolo al carro, che ne abbisogna assai più del primo — almeno sotto forma di gemma catarifrangente rossa — in ragione della sua scarsa mobilità, del suo ingombro, e del massimo numero di raggiungimenti a cui è soggetto da parte degli autoveicoli, ai quali non sempre riesce agevole decifrare in lontananza la direzione del carro, quand'anche lo scorgano tempestivamente.

Sosta sulle strade strette.

Nella motivazione di una recente sentenza di Corte d'Appello si legge questa curiosa frase «...non doveva l'attore ritener lecita la sosta in quel punto, perchè, oltre all'essere evidente il pericolo determinato dalla prossimità della curva parzialmente occupata da lavori di sterro e mascherata, la larghezza della strada non consentiva che nella metà di essa un veicolo ordinario (e la vicinanza della Fornace rendeva ordinario e normale il transito d'un autotreno) potesse transitare. A nulla rileva che non risulti accertato se la macchina dell'attore superasse effettivamente, nella posizione di sosta, la mezzaria stradale: il caso è espressamente previsto dall'art. 24 Codice Stradale, 2° capoverso, che vieta ogni sosta quando « la strada sia così angusta che *la metà* di essa non basti al passaggio dei veicoli ».

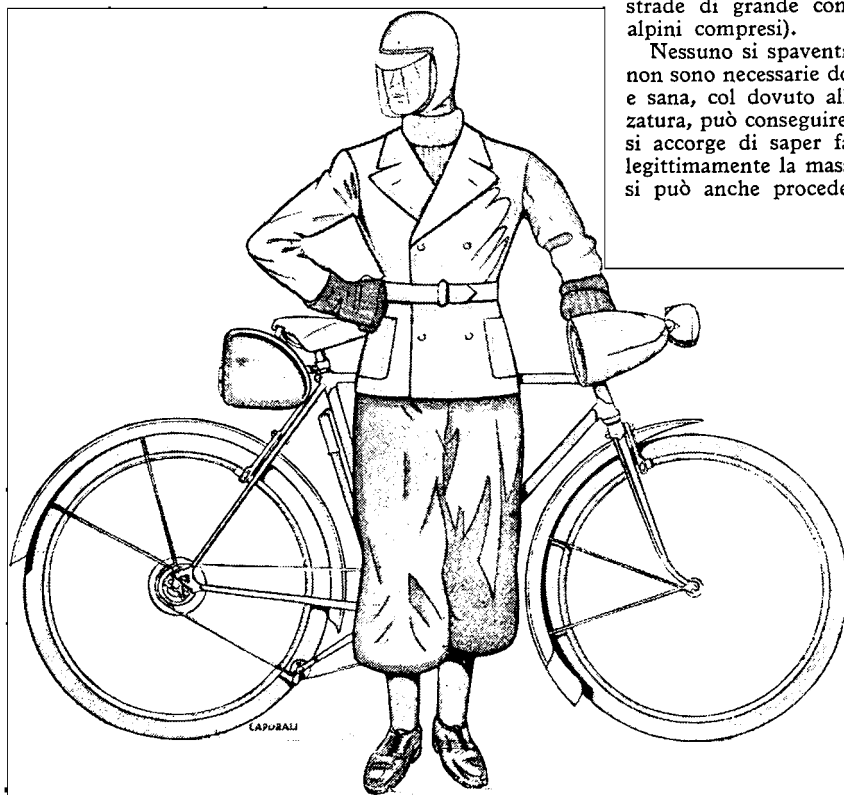
La tesi non ci convince: essa rappresenta una formalistica e non equa applicazione di una norma di legge irrazionalmente ed infelicemente formulata, che va, a nostro parere, interpretata secondo il suo spirito, ma che non ha significato pratico nella lettera.

È palese infatti che l'art. 24 Cod. Strad., 2° capoverso, altro non ha inteso dire se non che è vietata la sosta quando la strada è così stretta che la *parte libera* di essa non basti al transito degli altri veicoli. Non si comprende che importanza possa avere la determinazione della *mezzaria;* essa porterebbe a giustificare queste due ipotesi estreme, entrambe assurde: su una strada media, sulla quale due veicoli ordinari possono generalmente incrociare, perchè la metà di essa basta, con qualche cautela, al loro transito, l'autoveicolo speciale di eccezionale larghezza, che ne occupasse i tre quarti, potrebbe sempre sostare, in quanto non si troverebbe su una « strada angusta..., ecc....» a termini dell'art. 24; e viceversa un semplice motociclo non potrebbe sostare su una strada di m. 3,50, pur lasciando sulla propria sinistra 3 metri di transito libero, sol perchè in m. 1,75 un veicolo ordinario è difficile che possa transitare, e questo solo fatto relega automaticamente la strada in oggetto tra quelle contemplate dal divieto perentorio di sosta (ed è questa appunto la tesi della sentenza citata).

È ovvio, dunque, che non l'astratto dato obbiettivo della larghezza stradale, ma il concreto ingombro del veicolo che intende sostare, deve determinare la liceità o meno della sosta, caso per caso.

CICLO-MOTO-TURISMO

Ancora della « tecnica del Cicloturismo ».

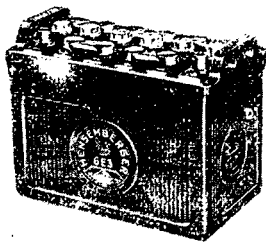
Le numerosissime richieste d'informazioni che la Redazione ha ricevuto dai lettori de *Le Vie d'Italia,* in seguito al nostro articolo *Tecnica del Cicloturismo,* pubblicato nel fascicolo di agosto, ci hanno consigliato di redigere a complemento le note che seguono. Servano esse di risposta più esauriente a coloro cui già rispondemmo direttamente, e di chiarimento ad altri lettori eventuali, che, pur avendo fermato la loro attenzione sull'argomento, non hanno creduto di chiederci delucidazioni per iscritto.

SULL' EQUIPAGGIAMENTO, PROBLEMA CHE INTERESSA E PREOCCUPA IL CICLOTURISTA, AVREMO OCCASIONE DI RITORNARE. FRATTANTO, ANCHE PER ESSERE DI ATTUALITÀ, PRESENTIAMO QUESTO ASSETTO INVERNALE: VESTIARIO PESANTE IN LANA, VISIERA CON PARAVISO IN CELLULOIDE, PARAMANI AL MANUBRIO.

Premettiamo che, non ostante qualche lettore lo abbia messo in dubbio, l'articolo suddetto è stato dettato totalmente dall'esperienza personale dell'autore; esperienza fatta con metodi nuovi per noi Italiani e in gran parte nuovi anche per i cicloturisti stranieri, i quali, tuttavia, si dedicano a tale attività con notevole frequenza e tecnica generalmente buona.

Non sarà poi male aggiungere subito che, dicendo « cicloturismo », noi intendiamo riferirci a quello integrale, completo e fatto con pienezza di mezzi e di attitudini personali. Per noi, il cicloturista deve essere in grado di tenere buone velocità e superare tutte (lasciamo da parte le eccezioni) le salite che s'incontrano nelle strade di grande comunicazione (passi appenninici e alpini compresi).

Nessuno si spaventi, perchè ad esser capaci di tanto non sono necessarie doti di atleta. Una persona normale e sana, col dovuto allenamento e la necessaria attrezzatura, può conseguire questo risultato, e allora soltanto si accorge di saper fare il vero cicloturismo e trarne legittimamente la massima soddisfazione. Naturalmente si può anche procedere adagio, facendo tappe celeri, ma brevi, ed opportune soste.

Molti lettori sono convinti della bontà del metodo seguito dai Tedeschi, i quali vanno pianissimo e fanno le salite, anche minime, a piedi. Ci si permetta di osservare che li ammiriamo moltissimo come camminatori e turisti, ma, come cicloturisti, assai meno...

Torneremo in seguito sull'argomento: per ora, soffermiamoci alla bicicletta ideale, aspirazione di molti lettori. Ripetiamo che da noi nessuna casa costruttrice se ne occupa (forse i costruttori fanno male, ma è inutile amareggiarsi per questo errore). Le poche in circolazione sono state montate, mercè l'interessamento dello scrivente, per qualche amatore, presso una officina di fiducia. Chi ne desiderasse una, dovrebbe affrontare alcune difficoltà, ma non tutte insuperabili. Noi abbiamo consigliato, e torniamo a consigliarle, le gomme *semiballon* (650 × 45), misura che dà già un

buon *confort* ed è montabile anche (mediante opportuni adattamenti) su un comune telaio da corsa a forcelle strette.

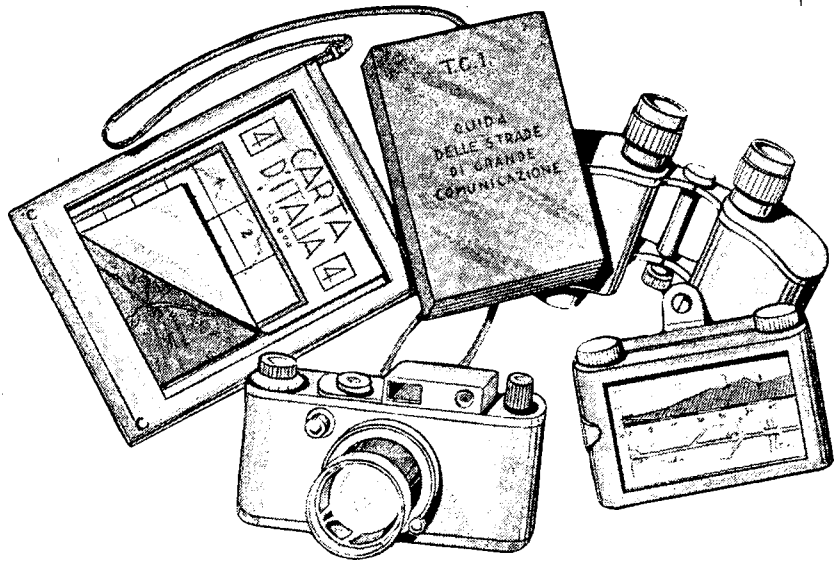
I cerchi d'alluminio (da preferirsi per la leggerezza e l'inalterabilità) per smontabili, sono oggi pressochè irreperibili nella misura adatta a gomme *semiballon*. Si possono, però, sostituire vantaggiosamente con cerchi di legno, che sono un poco più pesanti, ma hanno il vantaggio di un'assai maggiore robustezza e non si ammaccano.

Gli accessori illustrati nell'articolo sulla tecnica del cicloturismo sono tutti di produzione nazionale (qualche lettore ha pensato che ve ne siano di stranieri) e tutti in commercio, tranne il supporto a posizione variabile per manubrio, ideato dallo scrivente, e non ancora in commercio.

ACCESSORI CHE IL CICLOTURISTA DEVE PORTARE CON SÈ. IN BASSO, A DESTRA, È RAPPRESENTATO UN PICCOLO PORTA-ITINERARIO (UNA VOLTA LO SI TROVAVA IN COMMERCIO; MA CON UN PO' D'INGEGNOSITÀ LO SI PUÒ ANCHE COSTRUIRE) DA APPLICARE ALL'« ESPANDER » DEL MANUBRIO. SI PREPARA L'ITINERARIO SU UNA STRISCIA DI CARTA AVVOLTA AI DUE RULLINI MANOVRABILI DALL'ESTERNO.

Per l'appassionato che vuol mettere assieme una bicicletta completa, la briga e la spesa di farselo costruire da un esperto meccanico non sono ostacoli insormontabili. Basta lavorarlo con attenzione e in sufficienti dimensioni, che si possono rilevare nel disegno a pag. 522, per avere ogni garanzia di sicurezza. La sua manovra è rapidissima e il suo impiego della massima utilità.

Altro accessorio che ha interessato moltissimo è il cambio automatico. Esso è costruito dalla nostra maggiore fabbrica di catene e ruote libere, che fornisce tutti i rivenditori del ramo ciclistico. Attualmente sono in commercio i primi esemplari. Crediamo poi che questi cambi automatici non mancheranno alla prossima mostra del Ciclo, che avrà luogo in gennaio. Questo cambio di velocità a due rapporti, con sviluppi differenti di quasi un metro, è totalmente automatico (lo ripetiamo perchè non tutti lo hanno compreso), ed ha il comando a forza centrifuga applicato a un raggio della ruota. Si può applicare a ogni bicicletta, anche se munita di copricatena.

Molti hanno chiesto spiegazioni sul tipo di cambio a ingranaggi nel mozzo. E' un tipo ottimo e non ha altro inconveniente che il prezzo piuttosto elevato, trattandosi di merce d'importazione. Non indispensabile crediamo il freno a contropedale: consigliamo, al massimo, il tipo con cambio incorporato nel mozzo, perchè quello normale non consente l'applicazione di nessun cambio, mentre noi lo consideriamo necessario al cicloturista. Siamo poco favorevoli anche ai freni a espansione, non avendone ancora trovati di veramente efficienti. Ci sembra, invece, indispensabile una buona attrezzatura. Poichè, anche non volendo, accade spesso di dover viaggiare di notte, è utilissimo un buon impiantino: una dinamo da 0,35 Amp. e un proiettore efficace. Buon compagno di viaggio è il contachilometri con indicatore di velocità, che si può trovare presso i rivenditori meglio provvisti di articoli ciclistici. Non sarà male, inoltre, che il cicloturista porti sempre con sè gli utensili e quanto altro è necessario per riparazioni e rappezzi, come un po' di filo di ferro (l'occasione di utilizzarlo non manca mai) e l'oliatore, dato che basta un po' di pioggia per disseccare tutti i movimenti, oltre' la catena.

Il peso di una bicicletta per cicloturismo, completamente attrezzata, non è fisso, nè può essere stabilito. Comunque, esso ha un'importanza assai relativa. Molti chiedono anche il prezzo eventuale, ma è difficile determinarlo, dipendendo esso dal materiale impiegato. Naturalmente, il prezzo è piuttosto elevato, a causa della completezza dell'attrezzatura.

Passiamo, anzi, torniamo all'argomento del regime di marcia del cicloturista, argomento che è stato oggetto di molte domande. E' da premettere che non si può neppur lontanamente stabilire, nemmeno in media, quello che il ciclista può ottenere da se stesso. Al lettore che ci ha chiesto fino a qual limite si mantenga inalterato l'equilibrio organico, non possiamo rispondere altrimenti se non avvertendolo che forse neppure un luminare della fisiologia potrebbe pronunziarsi su problemi del genere; perchè è ovvio che di equilibri organici ve ne sono tanti quante sono le persone di questo mondo.

Non pochi lettori persistono nell'errore assai diffuso di voler considerare l'uomo una semplice macchina. In virtù di questo presupposto essi giungono ad affermare che, se il ciclista in pianura mantiene con un certo lavoro una data velocità, deve essere possibile ridurre il rapporto in modo tale che, con lo stesso lavoro, riducendo la velocità, si possano superare tutte le salite. Se così fosse, far la montagna in bicicletta non sarebbe questione che di tempo, mentre invece è questione di muscoli. Tuttavia, è possibile superarla con una certa quantità di lavoro, che ogni esercizio sportivo richiede. Con un buon cambio di velocità disponente di rapporti come quelli da noi indicati nel precedente articolo, o di poco inferiori, un manubrio basso e i fermapiedi, si va dove si vuole, naturalmente col dovuto allenamento. Questo occorre inevitabilmente, perchè non va dimenticato che le zone turisticamente più attraenti sono in montagna. Bisogna anche rompersi un poco alla fatica, e non pensare troppo al *confort*.

Quanto al regime di marcia, non bisogna esagerare. I 15 all'ora come massimo è velocità da podisti. I 27-30 come minimo sono da scorribande domenicali, fatte con la testa nel sacco. « In medio stat virtus ». La distanza da percorrere è anch'essa un elemento personale. Chi scrive è arrivato a fare più volte, in giornata e superando

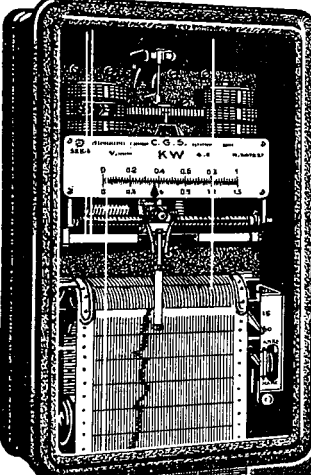
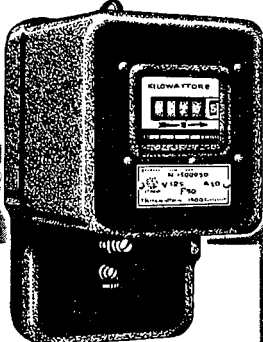
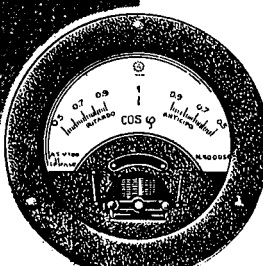
duemila metri di dislivello (si badi, con gomme *ballon*), dai 300 ai 350 km. di tappa, e senza mai arrivare stanco da doversi mettere a letto subito o stare a riposo il giorno dopo. Data la sua non robusta costituzione, egli pensa che chiunque possa fare altrettanto. Si tratta, beninteso, di prove eccezionali; poichè il cicloturismo va fatto normalmente con la massima moderazione, il suo scopo principale essendo quello di vedere tutto e bene. Una regola da non dimenticare mai è questa: appena si è stanchi, fermarsi fino a completo riposo. Solo in tal modo si viaggia sempre con serenità e gioia. I lettori provino, e poi si convinceranno del valore di questa raccomandazione.

Accenniamo alle discese, perchè ci ricordiamo che un lettore ha classificato il Bracco (strada agevole come una pista) come una «discesa da far venire i brividi». Si vede che non ha mai provate quelle stradette di montagna, tutte pendenza e ghiaia, sulle quali sembra di cadere a capofitto, tanta è la velocità. Non pretendiamo che il cicloturista sia un acrobata, ma quel tanto di nervi fermi da poter gustare una discesa da una quota conquistata con fatica deve averli o educarseli.

Non credevamo esistessero donne appassionate di cicloturismo. Facciamo ammenda di averle dimenticate; ma la colpa non è grave, perchè in Italia le praticanti di questo *sport* devono essere poche più di quelle cortesi lettrici che ci hanno scritto in merito. Per la donna, la bicicletta da cicloturismo è bene raggiunga il massimo di *confort:* perciò, gomme *ballon* e sella elastica, completate da un buon cambio a rapporti assai bassi.

Essendo utile e necessario modificare la tenuta di marcia secondo i momenti (levare e mettersi maglie e giubbetto), è comodo avere almeno una borsa ampia, a rapida apertura, in cui gettare gli indumenti superflui.

Pochi altri cenni, per non abusare dello spazio. Ci è stato chiesto se esistono manuali sulla manutenzione e l'uso della bicicletta. Che in Italia ve ne siano non ci risulta. Pubblicazioni utili al cicloturista sono i Profili del Touring, che danno le pendenze con buona approssimazione e permettono di valutare in precedenza (si badi, però, che è facilissimo sbagliare, e che sul terreno le salite sono più dure che sulla carta) le difficoltà dell'itinerario. A proposito del quale, è bene che il cicloturista se lo studi accuratamente in precedenza. Abbiamo avuto in cortese omaggio dall'Autore un volumetto contenente la descrizione sommaria di escursioni effettuate su itinerari ciclo-alpinistici fra i più interessanti (E. Colombo: *Valichi*, L. 5; Via Tre Alberghi, 22, Milano).

Alcuni lettori si lamentano degli ostacoli alla circolazione che il cicloturista incontra: movimento di automobili e autotreni, non sempre disciplinato; regolamenti comunali di senso vietato e soprattutto divieto di transito ai ciclisti. Mentre il primo crediamo sia una pura impressione di individui che si trovano a disagio nei vortici del traffico moderno, il secondo costituisce un reale inconveniente, non tanto perchè nelle vie di ogni città bisogna andare col naso in su in cerca del cartello indicatore, quanto perchè l'usanza è stata seguita anche in molti modesti paesotti, che non ne hanno alcun bisogno.

Infine, esprimiamo il nostro parere negativo sia sulle biciclette a movimento speciale, le quali hanno lasciato il tempo che trovarono, sia sull'uso di motorini ausiliari, coi quali usciamo dal cicloturismo per entrare nel motociclismo, sia pure a scartamento ridotto.

A conclusione di queste note non ci resta che esortare i nostri lettori a fare del buon cicloturismo; e non ci

sembra inutile insistere, per coloro che non vi sono già abituati o vogliono iniziarvisi, sulla necessità di adottare la posizione del busto inclinata in avanti (manubrio basso e avanzato e peso del busto gravante su di esso) e le gomme *semiballon*. Quando avranno fatto l'abitudine, ci saranno grati del consiglio.

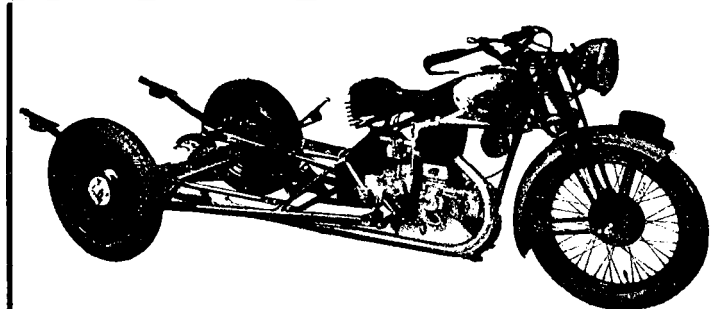
ENRICO CAPORALI

Le piste ciclistiche.

Si è discorso molto nei mesi scorsi di pista per i ciclisti: argomento di attualità; ma non intendiamo alludere ai velodromi ove nei mesi invernali i corridori si cimentano nelle riunioni domenicali e nelle « Sei giorni », residuo di una concezione spettacolare dello sport che, pur ravvivata da una sempre intensa azione pubblicitaria, sembra avviata al declino. La scomparsa di Mac Namara, l'asso australiano protagonista di centinaia di « Sei giorni », sembra aver segnato l'eclisse di questo genere di competizione. Nei confronti dello sport italiano l'unico riflesso « seigiornistico » sembra essere quello dei dollari e dei franchi che i nostri corridori — oggi come sempre ricercati dagli organizzatori di oltr'Alpe e di oltre Oceano per il loro naturale spirito combattivo e per la loro chiara fama — portano in Patria al ritorno dai caroselli di centoquarantaquattro ore sulle piste di legno, nei « Palazzi » famosi.

Le piste ciclistiche di cui si discorre sono quelle che ai margini delle strade di grande comunicazione si vorrebbero riservate ai velocipedi: la vecchia banchina, per intenderci, rinnovata secondo la tecnica stradale moderna. In Svizzera si è svolta recentemente un'esposizione circolante delle piste ciclistiche con fotografie, plastici, quadri statistici illustranti le iniziative e gli sviluppi nei vari stati d'Europa. La Germania è alla testa del movimento con una rete di parecchie centinaia di chilometri; la Svizzera vanta una certa diffusione delle piste alla periferia delle maggiori città.

In Italia è nota la pista che fiancheggia, all'uscita di Milano, il primo tratto della via Emilia; ma se si dovesse giudicare dall'intensità del traffico che vi si è stabilito non si potrebbe affermare che i ciclisti mostrino di prediligerla. Le probabili ragioni? Forse qualche insufficienza tecnica del tracciato, forse una curiosa forma di prevenzione; e l'una e l'altra tali da non fare apprezzare quel complesso di vantaggi che indubbiamente le piste ciclistiche offrono. Eppure se una soluzione merita appoggio è questa; e vale la pena di studiare intensamente i tipi di pista più razionali da adottarsi, per fondo, larghezza della sede, norme di circolazione, separazione dalla sede stradale degli autoveicoli. Il diffondersi delle piste finirebbe con l'aver ragione anche dei preconcetti. Per intanto sembra interessante la proposta di sviluppare le piste ciclistiche nei dintorni dei grandi centri urbani dirigendole verso le zone turistiche più insigni e più famose. In tal guisa si opererebbe anche a favore del cicloturismo.

Tutto è possibile; anche un gagliardo risorgere di questa forma di attività ciclistica, che sembra oggi in disuso. Questione di buona volontà e di moda: non si videro quest'anno le signore della migliore società servirsi della bicicletta per recarsi la mattina, in gonna pantaloni, al campo di tennis o alla piscina? E non si decantarono, come fosse una rivelazione insospettata, i pregi igienici della bicicletta? E se nei parchi e nelle passeggiate delle grandi città si delimitasse un campo ad uso esclusivo dei ciclisti, non c'è da credere che le piste sarebbero

sempre affollate e non soltanto di ragazzi? E al breve ritorno mattutino o pomeridiano non potrebbe seguire quello domenicale per una gita collettiva verso una meta meno prossima? L'argomento non è invernale: ma appunto per questo si può meditare sino a primavera.

Scambi sportivi internazionali.

Mentre la stagione delle corse su strada può considerarsi definitivamente chiusa (l'ultima gara, la Genova-Nizza sulle strade della Riviera, ha visto una clamorosa affermazione dei corridori italiani che si sono classificati ai primi posti con Rimoldi, Bizzi, Introzzi, Romanatti) i dirigenti dello sport ciclistico nazionale stanno impostando l'attività per la prossima stagione. Si sono manifestate forti correnti per una partecipazione dei campioni italiani alle corse estere: i nostri ciclisti rappresentano un manipolo eletto in campo internazionale e tutti sanno che cosa sia stato l'anno scorso il « Tour » senza la squadra italiana. Si parla di un intervento alle maggiori Corse francesi e allo stesso Giro di Francia — a proposito del quale è già annunziata una innovazione nel regolamento: la concessione dell'uso del cambio di velocità, sinora rigidamente vietato nella massima corsa a tappe europea — e sono state gettate le basi per un intenso scambio di attività italo-germanico.

Si vorrebbe la partecipazione di una squadra italiana al Giro della Germania e si è progettata una grande corsa a tappe da Predappio a Berchtsgaden, che allacci la terra del Duce al paese del Führer, per Verona, il Brennero, Innsbruck, Monaco. Inoltre si darebbe incremento alle riunioni su pista, con la presenza dei migliori specialisti delle due Nazioni, che si cimenterebbero in prove di puro carattere atletico: gare a cronometro e di velocità a vantaggi; iniziativa densa di sviluppi, che potrebbe tornare a beneficio specialmente dei nostri dilettanti i quali, dal confronto con i più forti corridori tedeschi, trarrebbero preziosi elementi di esperienza.

Corse « fuori strada ».

La «Rosa d'Inverno», pur conservando un carattere di concorso propagandistico, segna praticamente l'inizio dell'attività agonistica che nei prossimi mesi avrà progressivo sviluppo. La Commissione sportiva della Federazione motociclistica ha allestito il programma di massima, impostato sulla disputa di cinque prove di campionato e sulla partecipazione alle maggiori corse internazionali, per le quali sono state lasciate libere le date del calendario nazionale, evitando sovrapposizioni di attività.

Tra le innovazioni salienti si deve ricordare il prolungamento della Milano-Roma-Napoli, per la Coppa Mussolini, sino a Taranto. La più suggestiva delle corse italiane, che ha il pregio di svolgersi su strade aperte al traffico, si snoderà su un percorso di 1220 chilometri, che i « centauri » affronteranno a piena velocità, superandolo in poco più di dodici ore. Arriveremo alla Mille Miglia motociclistica?

È notevole pure la deliberazione di dare incremento alle manifestazioni « fuori strada », svolgentisi cioè su percorsi accidentati, lungo tracciati di fondo impervio, di pendenze inconsuete, di larghezza limitata: notevole, non solo perchè si propone di addestrare per tempo i nostri corridori alla disputa di manifestazioni consimili in voga all'Estero — tra cui la « Sei giorni » internazionale, che quest'anno avrà luogo in Inghilterra — ma più ancora perchè impone alla macchina un significativo collaudo e valorizza quella che è una delle doti più pregiate della motocicletta, la capacità di recarsi dovunque, di non conoscere praticamente ostacoli.

Attraverso le gare « fuori strada », razionalmente concepite e opportunamente regolamentate affinchè non si trasformino in un torneo di insidie o in una marcia su « bocche di lupo », vediamo la possibilità di un rifiorire del turismo motociclistico nel suo aspetto sportivo.

Alla causa del turismo crediamo pure giovi l'istituzione di prove riservate alle motociclette di serie: la

« dizione » macchina di serie è ormai diventata ufficiale; non è ancora nota invece la « definizione » della macchina di serie. La scelta e la designazione dei criteri che serviranno per identificare e differenziare la motocicletta di serie non è certo cosa facile: ecco una prova « fuori strada » per i membri della Commissione tecnica investita della questione.

Un concorso per mototrasporti.

Quando queste note verranno pubblicate, prossima sarà nel Palazzo della Permanente a Milano l'inaugurazione della Mostra del ciclo e del motociclo, fissata per il 9 gennaio. L'annuale rassegna della nostra produzione avrà quest'anno un completo successo, già delineato sin d'ora attraverso le adesioni delle case costruttrici di macchine con e senza motore, di accessori, di equipaggiamenti elettrici, di pneumatici. Si vedranno novità? Se non dobbiamo attenderci nella motocicletta — e tanto meno nella bicicletta — il modello rivoluzionario, la costruzione avveniristica, nondimeno l'evoluzione sarà notevole ed affermerà il progresso della nostra tecnica, dopo un'annata gloriosa, i cui eventi storici hanno contribuito a imprimere all'industria italiana un carattere risolutamente nazionale.

Due avvenimenti di grande rilievo si svolgeranno in seno alla mostra, l'uno a sfondo turistico, l'altro a base tecnica. Il primo è la « Rosa d'Inverno »: il cimento invernale dei motociclisti, con la marcia convergente dei gruppi e delle colonne verso Milano, sarà ispirato quest'anno a una nuova forma, che gli farà assumere, nella sua fase conclusiva, l'aspetto di una manovra radio comandata.

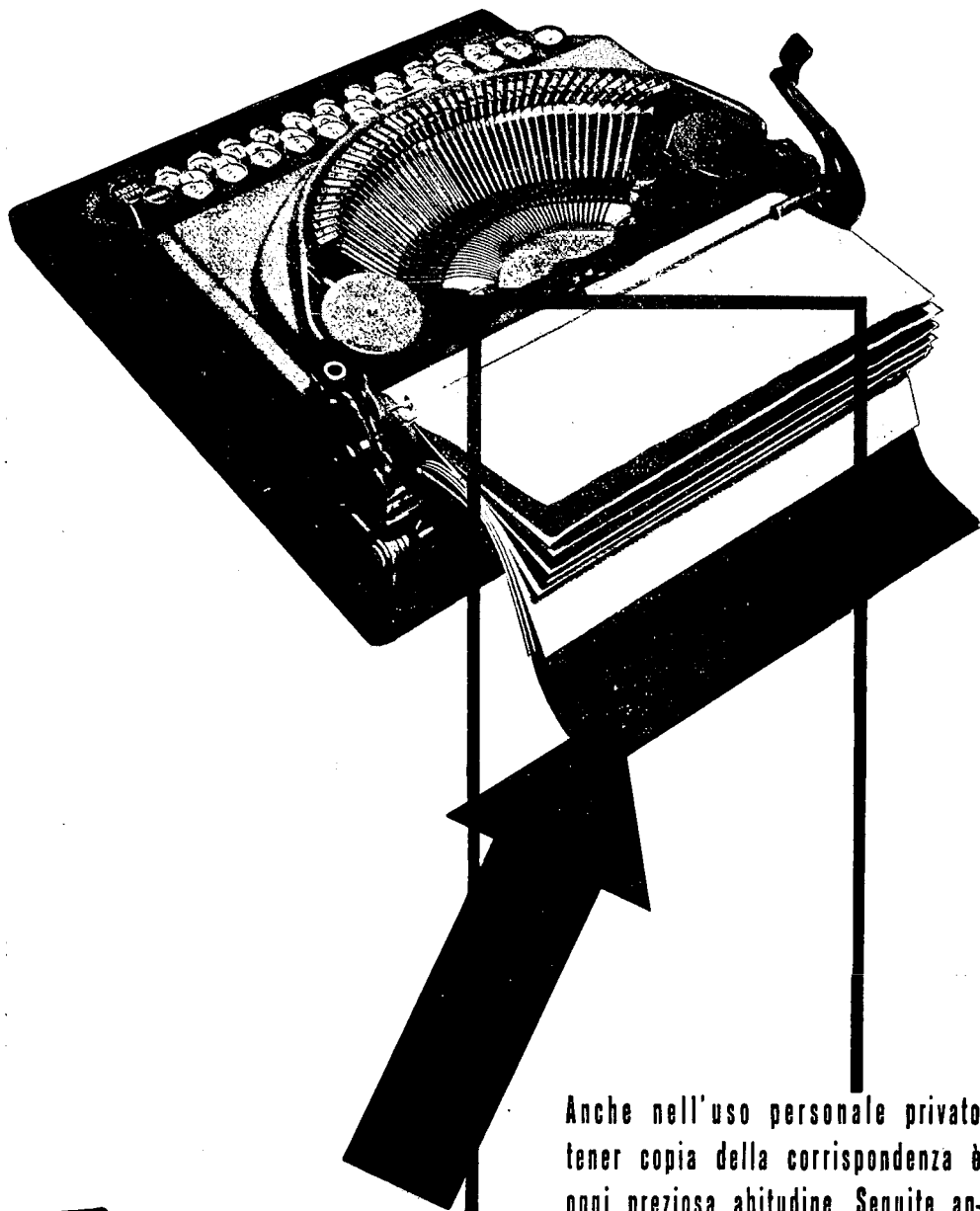
Il concorso dei mototrasporti, che si disputerà per la seconda volta, attraverso una serie di prove pratiche su strada, in pianura e in salita, si propone di valutare le doti di razionalità, economia, destinazione d'uso di questo utilitarissimo mezzo di trasporto. È interessante mettere in evidenza che il bando del concorso ha opportunamente limitato il carico utile da trasportarsi sul veicolo, nell'intento di evitare certi eccessi di « bravura » di alcuni costruttori, che caricavano il piccolo furgone più di un autocarro, con ingiustificate e antieconomiche deviazioni dalla natura del servizio che il mototrasporto è chiamato a svolgere. Un altro criterio interessante del concorso è l'importanza attribuita, tra gli elementi della classifica, al costo d'acquisto del veicolo. È la concezione del motociclismo utilitario che giustamente trionfa, come dovrebbe trionfare anche nel campo della macchina turistica.

Due primati mondiali.

Il libro d'oro del motociclismo italiano si è arricchito di due nuovi primati mondiali conquistati dal motociclista bolognese Luigi Bonazzi, che su macchina M. M. da 350 cmc. di cilindrata, lungo l'autostrada Firenze-Mare, ha battuto i massimi del chilometro e del miglio, ottenendo le medie orarie rispettivamente di km. 186,046 e 185,901. Il risultato è particolarmente significativo, poichè afferma il progresso costruttivo italiano in un campo, quello della motocicletta da 350 cmc., che sinora era stato trascurato. Il motore del primato ha un cilindro « quadrato » con una corsa di 76 e un alesaggio pure di 76 millimetri e gira al regime di 7000 giri al minuto. Che il successo sia di buon auspicio per l'assalto ai primati mondiali assoluti, che il noto campione Taruffi darà prossimamente con un motore a quattro cilindri, sovralimentato con compressore.

Cc.

Per la sicurezza del traffico?

Leggete, in questo fascicolo, la notizia a pag. 71

Tener copia
Anche nell'uso personale privato tener copia della corrispondenza è oggi preziosa abitudine. Seguite anche voi i tempi e scrivete con la
OLIVETTI PORTATILE
nitida elegante robusta
ING. C. OLIVETTI & C. S. A. - IVREA

TRA I LIBRI

Il 31° volume della Enciclopedia Treccani.

È uscito il volume 31° della grande *Enciclopedia Italiana Treccani* che comprende, da « Scarabeidi » a « Socrate », altre 1966 voci e 157 rinvii; si compone di 1026 pagine di testo in grande formato, con 890 illustrazioni e 39 cartine in nero intercalate, oltre a 208 tavole in rotocalco 12 tavole e due carte geografiche a colori fuori testo.

Il 31° volume contiene, tra le altre, le seguenti voci geografiche: Sebenico, Siena, Siracusa, Scozia, Scioa, Serbia, Siam, Siberia, Sicilia, Sila e Siria.

Tra i 610 collaboratori, hanno preso parte alla compilazione del 31° volume della grande *Enciclopedia Italiana Treccani* gli Accademici d'Italia Bertoni, Bianchi, Nallino, Paribeni, Pavolini, Pettazzoni e numerose personalità del mondo artistico, letterario e scientifico.

INDRO MONTANELLI. – *XX Battaglione Eritreo.* – Panorama, Milano 1936-XIV, pag. 226: L. 10.

L'Africa Orientale Italiana e il conflitto italo-etiopico. – Studi e documenti raccolti e ordinati da Tomaso Sillani - II Edizione aggiornata e completata; « La Rassegna Italiana », Roma 1936-XIV, pag. 304 con carte, piante e illustraz.: L. 25 Italia e Colonie, L. 30 all'Estero.

MUSEO NAZIONALE DI NAPOLI. – *Il Salone degli Arazzi.* – Richter e C., Napoli 1936-XIV, pag. 34, illustrato.

MUSEO NAZIONALE DI NAPOLI. – *La Pinacoteca.* – Richter e C., Napoli 1936-XV, pag. 19, molte illustrazioni.

GINEVRA ZANETTI. – *Statuti di Bagolino – Contributo alla storia delle fonti.* – Supplemento ai « Commentari dell'Ateneo di Brescia per l'anno 1935 ». - F. Apollonio, Brescia 1935-XIII, pag. 172.

LUIGI CANDIDA. – *Carta delle piogge della provincia di Venezia.* – Nella collana « Ca Foscari », C.E.D.A.M., Padova 1936-XIV, pag. 64: L. 15.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA DEL REGNO D'ITALIA. – *Censimento Generale dell'Agricoltura, 19 marzo 1930-VIII;* Vol. II: *Censimento delle Aziende Agricole, parte I, Relazione Generale.* – Failli, Roma 1936-XIV, pag. 205: L. 15.

G. CIOCCA. – *Gelati – Dolci freddi – Rinfreschi – Bibite refrigeranti – Conserve e composte di frutta – E l'arte di ben presentarli.* – Quarta Ed.; Hoepli, Milano 1937-XV, pag. 319, ill.: L. 15.

MARCHESA ETA POLESINI. – *Cosa preparo per i miei ospiti – Minestre e verdure.* – Corticelli, Milano 1935-XIII, pag. 114: L. 5.

Dott. M. BIRCHER BENNER, Dott. MAX EDWIN BIRCHER. – *Cibi di frutta e di legumi crudi.* – Sperling e Kupfer, Milano 1934-XII, pag. 66, ill.: L. 4.

Dott. G. LUIGI CERCHIARI. – *Vini, liquori e altre bevande.* – Pag. 336; 1933-XI – MASCOTTE. – *La tavola della celebrità.* – Pag. 370. 1932-X. - Soc. Ed. della Cucina Italiana, Roma.

ROBERTO TREMELLONI. - *L'industria tessile italiana come è sorta e come è oggi.* - G. Einaudi, Torino 1937-XV, pag. 294: L. 15.

Ing. VOLPINO VOLPINI. - *I frangiventi nella redenzione delle sabbie marine.* - Milano, Tip. del « Popolo d'Italia » 1936-XIV, pag. 64 in 16, con illustraz.

G. TEDESCHINI. - *I vini superiori e i vini fini dell'Albese.* - Tip. Sacerdote, Alba 1934-XII, pag. 16 in 16, con illustraz.

LUIGI BATTAGLINI. - *La Provincia Dannunziana - La Provincia, il Comune e la Città di Pescara, e i Comuni minori.* - Alfieri e Lacroix, Milano 1936-XV, pag. 219, molte ill., 1 carta: L. 50.

GIOVANNI CESCONI. - *Carta e cartoni.* - Off. I. G. A. P., Milano 1936-XV, pag. 96, molte illustrazioni: L. 12.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci Annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,20)
Soci Quinquennali	L. 75,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Statistica dei Soci al 30 Novembre 1936-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 novembre 1936		N. 177 996
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1936 alla stessa data		» 35 379
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1935	N. 237 974	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 30 novembre 1936	» 6 993	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 novembre 1936	» 11 382	
		» 256 349
Totale Soci		N. 469 724

Direttore: Sen. CARLO BONARDI

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

È una soave sigaretta

MACEDONIA

EXTRA

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 2 FEBBRAIO 1937 - XV E. F.

Wilhem Schreuer - "IL PRANZO,,

L'APERITIVO

CAMPARI

DAMOUR EDITIONS

UFFICIO PROPAGANDA DAVIDE CAMPARI & C. - MILANO

lo zucchero è l'alimento
che aiuta l'atleta nelle
sue prove più
ardite.

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 2
FEBBRAIO

SOMMARIO

In copertina: Inverno a Caspoggio – Valle Malenco (Dipinto di Achille Jemoli).

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937

Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3 98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

T U R I S M O

Il primo rapporto dei Presidenti degli Enti Provinciali per il Turismo.

I molteplici interessi che sono intimamente collegati col movimento turistico hanno trovato in regime fascista un solenne riconoscimento, mediante la costituzione della Direzione Generale per il Turismo, come organo dapprima del Sottosegretariato e quindi del Ministero per la Stampa e la Propaganda. Dalla sua costituzione, molte iniziative sono state promosse a favore del turismo, sia nazionale che estero, specie di quest'ultimo, mediante le facilitazioni ferroviarie, i buoni-benzina, i buoni-albergo, l'intensa e ben organizzata propaganda. È in grazia di questa sapiente e tenace organizzazione, che il turismo italiano potè superare senza gravi perdite il difficile periodo delle sanzioni, e che nel secondo semestre del decorso anno 1936, potè realizzare una ripresa di traffici che contribuiva in misura considerevole alla vittoria della bilancia economica nazionale, diventata attiva pure attraverso tante difficoltà.

Ma se all'estero la Direzione Generale per il Turismo potè conseguire un così pronto successo, mettendo in valore le immense possibilità turistiche d'Italia, all'interno il suo compito di propulsione e di coordinamento si presentava più arduo. Esso doveva tendere ad un progresso effettivo del patrimonio recettivo e turistico nazionale; cioè al rinnovamento degli alberghi e al loro sorgere dove se ne verificasse la necessità, all'organizzazione dei servizi civili e sanitari nelle località che offrissero qualche interesse di soggiorno, al sorgere di stabilimenti sanitari nelle località di cura, al progresso delle strade e dei servizi di comunicazione, all'organizzazione degli svaghi e delle manifestazioni d'ogni genere, religiose, artistiche, culturali, sportive, commerciali, che sono i veri motivi del turismo. Per l'attuazione di questo vasto programma, che interessa così profondamente e integralmente la vita del Paese, la Direzione Generale per il Turismo doveva creare tutta una organizzazione periferica, alla quale trasmettere l'impulso delle sue iniziative, e che facesse da tramite fra l'organizzazione centrale e il territorio nazionale, chiamato a questa poderosa opera di rinnovamento e di progresso. Di qui il piano di una organizzazione che deve penetrare in ogni parte del territorio nazionale, per far sentire ovunque l'impulso di una volontà che crea, che rinnova, che coordina. La meta è dunque l'organizzazione locale totalitaria, integrale del turismo; ma per giungere questo risultato, occorreva che in ogni provincia la Direzione Generale per il Turismo creasse un Ente che la rappresentasse e funzionasse da organo esecutivo nell'ambito della sua circoscrizione territoriale. Questi organi esecutivi delle Direzione Generale per il Turismo sono gli Enti Provinciali per il Turismo, ormai costituiti in tutte le Provincie del Regno. Essi rappresentano il più importante passo verso l'organizzazione turistica integrale del Paese. A loro volta essi debbono organizzare il territorio provinciale, studiandone le possibilità, coordinandovi le iniziative, facendosi interpreti presso il potere centrale dei bisogni locali, creando, ovunque esistano possibilità e interessi turistici, delle associazioni o enti amministrativi capaci di dar loro tutto lo sviluppo possibile e conveniente.

Il gran rapporto dei Presidenti degli Enti Provinciali per il Turismo acquista, dunque, la sua importanza eccezionale per la dimostrazione data del felice compimento di questa prima fase dell'organizzazione turistica totalitaria del Paese. Al rapporto, promosso da S. E. il Ministro per la Stampa e la Propaganda, figuravano tutte le Provincie del Regno rappresentate dai Presidenti degli Enti Provinciali per il Turismo, unitamente ai Presidenti dei Sindacati Alberghi e ai rappresentanti degli Uffici di Viaggio e dei Lavoratori dell'Ospitalità.

La prima riunione ebbe luogo la mattina del 14 dicembre in Palazzo Marignoli, sotto la presidenza dell'On. Alfieri, Ministro per la Stampa e la Propaganda, e alla presenza del Ministro delle Corporazioni on. Lantini, dei Sottosegretari di Stato on. Bastianini, Buffarini Guidi, Jannelli e Guarnieri, nonchè del Direttore Generale per il Turismo on. Oreste Bonomi, dei Direttori Generali di vari Ministeri, dei Presidenti di Confederazioni, e dei Senatori Gallenga, Brezzi e Mirafiori, di Deputati, fra cui gli on. Pavolini, Moro, Pinchetti, Lo Curcio, Visco, Mendini, Maracchi, Della Bona. Il Segretario del P. N. F. è intervenuto per recare all'importante rapporto il saluto del Partito.

S. E. il Ministro Alfieri ha aperto il rapporto rilevando l'importanza di questo primo raduno dei rappresentanti degli Enti Provinciali con la partecipazione del Segretario del Partito e dei membri del Governo. Illustrava quindi l'importanza economica e politica del turismo considerato come elemento di propaganda per la valorizzazione, al cospetto degli stranieri, dell'Italia fascista nelle sue opere e nella sua potenza imperiale, conquistata sotto la guida del Duce. Fu durante il periodo sanzionista che il turismo potè dimostrare l'importanza della sua funzione politica: « Voi sapete che si diceva, durante le sanzioni, che l'Italia era diventata un Paese morto, che mancavano a noi le materie prime. Si consigliavano i forestieri che venivano in Italia a portarsi la cioccolatta e le gallette, perchè in Italia mancavano anche i generi di prima necessità. Si blaterava sulla stampa straniera tutta quella serie di menzogne, di malevolenze, di bugie che avevano cercato di fare attorno all'Italia un cerchio chiuso, formato da tutta la coalizione delle massonerie e delle plutocrazie mondiali. Ora la testimonianza di uno straniero che possa dire « Io sono stato in Italia e ho constatato questa realtà e ho ammirato questa realizzazione ! », vale molto più di un volume scritto o di dieci articoli stampati. Soprattutto durante il periodo delle sanzioni, il Duce, che tutto vede e a tutto provvede, spesse volte, durante i rapporti quotidiani, che io ho l'onore di avere con Lui a Palazzo Venezia, chiedeva: — Come va il turismo? ».

S. E. Alfieri accennava quindi al movimento turistico nel suo aspetto interno, turismo che, per merito specialmente dell'azione e delle direttive del Segretario del Partito, è diventato possibilità di tutte le categorie sociali. Nel ricordare l'attività del turismo durante il periodo sanzionista, il Ministro rivolge al Direttore Generale per il Turismo, on. Bonomi, il suo vivo elogio per avere predisposto e organizzato tutto il vasto, complesso lavoro, dal quale il movimento del turismo nazionale ha tratto gli elementi della sua affermazione vittoriosa.

Passando a considerare i compiti dell'organizzazione periferica del turismo, il Ministro esortò i Presidenti a riunire subito e a far vivere questi Enti Provinciali cui spetta il compito di organizzare, armonizzare, disciplinare quelle manifestazioni turistiche che rispondano alle tradizioni e alle condizioni specifiche locali, e che abbiano un carattere di periodicità ricorrente, in modo da costituire una vera caratteristica locale. Questo compito gli Enti Provinciali potranno svolgere solo in

virtù di stretti rapporti che dovranno mantenere con tutti gli enti cittadini e con le Pro-loco. E concludendo, affermava che tutti coloro che sono chiamati a dare la loro attività al turismo devono avere sempre presente il principio che ogni manifestazione in questo settore deve essere intesa solo al servizio della Patria.

Salutato da un caldo applauso, prende quindi la parola S. E. Starace, il quale, come Segretario del Partito e come Presidente del Dopolavoro e del C.O.N.I., porta il suo saluto e afferma l'importanza del movimento turistico, esprimendo il suo accordo col Ministro per la Stampa e la Propaganda, con il quale stretti e cordiali e costanti sono i rapporti di collaborazione. All'On. Bonomi, S. E. Starace rivolgeva il suo plauso per lo spirito agile e dinamico col quale dirige l'importante attività nazionale. Il Segretario del Partito concludeva dicendo che il movimento turistico può contare, come per il passato, sull'appoggio e la collaborazione del Partito.

L'importanza del turismo agli effetti economici e in particolare nei confronti della bilancia dei pagamenti fu affermata da S. E. Guarnieri, Sottosegretario per gli scambi e le valute.

Seguiva la relazione dell'on. Bonomi, Direttore Generale per il Turismo, il quale rivolgeva il suo ringraziamento ai camerati on. Lo Giudice e Lo Curcio per la collaborazione data dalle loro organizzazioni sindacali corporative al movimento turistico, e all'on. Pinchetti, Presidente della Federazione Nazionale Alberghiera. Soprattutto ricordava l'opera svolta a vantaggio del turismo da S. E. Galeazzo Ciano, il quale, come primo Ministro per la Stampa e la Propaganda, ha dedicato a questa attività la sua illuminata opera di inquadramento e di valorizzazione. Quindi l'on. Bonomi ha accennato ai compiti degli E. P. T. nel campo alberghiero per la vigilanza sugli stabili ad uso alberghiero, per la classifica degli alberghi. Quindi metteva in rilievo il contributo che il turismo si attende dagli artisti italiani che possono collaborare efficacemente alla valorizzazione del turismo nazionale. Anche la cinematografia è stata chiamata al servizio della propaganda turistica, e l'on. Bonomi ha illustrato i principi direttivi che regolano questa attività, che sarà potenziata al massimo e che richiede l'impiego di energie giovani, intelligenti, capaci e realizzatrici. Accennato quindi a varie questioni particolari, l'on. Bonomi precisava i compiti che spettano al turismo nella preparazione e realizzazione della Esposizione Universale del 1941, nella quale l'Italia di Mussolini dovrà segnare le tappe del suo progresso e della sua civiltà.

Nella discussione pomeridiana hanno preso la parola il Sen. Gallenga, Presidente dell'Ente Provinciale per il Turismo di Roma, esprimendo il desiderio di vedere meglio precisata la figura giuridica degli E. P. T., il Sen. Mirafiori, il Comm. Pagano della Confederazione dei Commercianti, l'on. Mendini di Trento, il Federale di Zara, il Sen. Brizzi di Alessandria, i rappresentanti di Lucca, Lecce, Cosenza, Torino, Genova, Potenza, Teramo, Foggia, Como, Ferrara, Reggio Calabria, Palermo, Catania, Vicenza, Gorizia, Belluno, Perugia, Imperia. Il Comm. Puccetti, Direttore dell'O. N. D., parlava della collaborazione che i Segretari Provinciali dell'O. N. D. sono tenuti a dare al movimento turistico interno, e l'On. Pinchetti affermava la necessità della collaborazione fra gli E. P. T. e i Sindacati Provinciali Alberghi.

Terminati così i lavori della prima giornata del rapporto, i partecipanti ebbero l'ambitissimo premio di poter essere ricevuti dal Duce. Quando il Duce, accompagnato dal Ministro per la Stampa e la Propaganda e dal Direttore Generale per il Turismo, è entrato nel salone delle Battaglie, dove erano schierati i Presidenti degli E. P. T. e i Presidenti dei Sindacati Alberghi, si è levato una fervida ovazione. L'on. Alfieri, nel presen-

tare i convenuti al Duce, ha riassunto i lavori svolti durante l'odierno rapporto ed ha affermato che i dirigenti del turismo italiano sono fieri del compito loro affidato dal Regime e dell'importanza che tale attività ha assunto nel complesso della vita politica, economica e sociale della Nazione.

Il Duce, dopo aver rivolto ai convenuti parole di simpatia, ha fissato le direttive del turismo italiano, mettendo in rilievo la sua funzione ai fini della bilancia dei pagamenti. Osservando che non tutte le Provincie possono aspirare ad avere correnti di turismo a carattere internazionale, ha dichiarato che d'altra parte non deve essere trascurato il turismo interno. Rivolgendosi ai rappresentanti degli albergatori, egli ha particolarmente raccomandato che nulla sia trascurato perchè agli stranieri sia preparato un ambiente accogliente e piacevole, che renda loro gradito il soggiorno in Italia. Invitando i presenti ad intensificare la loro attività in modo che venga in Italia il maggior numero di forestieri, i quali potranno essere — contro le bugie e le malvagità — i testimoni della reale situazione italiana, ha rinnovato ai convenuti parole di elogio.

Le parole del Duce sono state accolte da altissime acclamazioni, che si sono rinnovate finchè egli ha lasciato la sala.

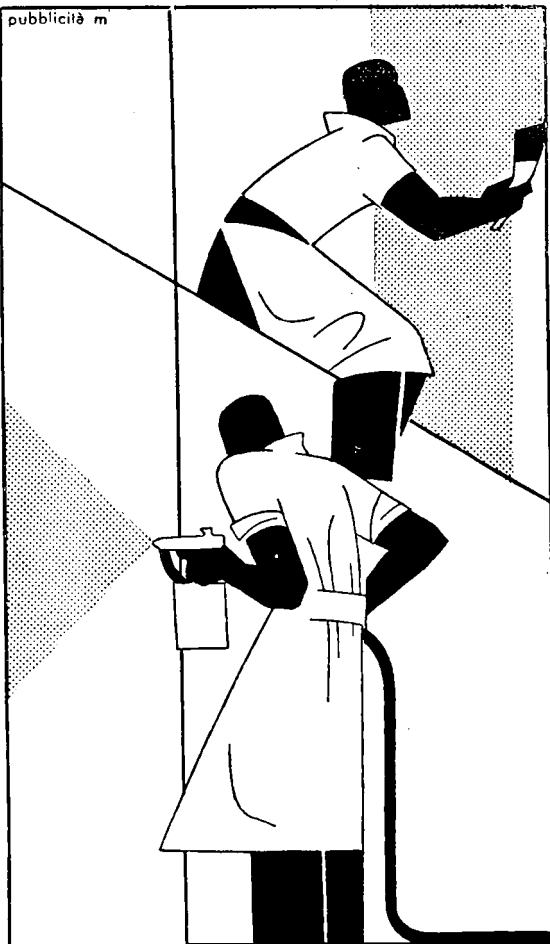
Facilitazioni ferroviarie per San Remo e per Merano.

Il concetto seguito da qualche tempo dall'Amministrazione delle nostre ferrovie statali, di concedere per alcune località le *riduzioni stagionali di tariffa* fuori dell'ordinario periodo dal 20 giugno al 20 agosto, è sommamente lodevole, in quanto in tal modo si può meglio corrispondere alle particolari esigenze stagionali di quelle località. Così è, per esempio, di San Remo e di Merano, in cui i periodi classici stagionali ricorrono nell'inverno-primavera e nell'autunno.

A questi periodi di *facilitazioni stagionali* fanno seguito od anche s'intercalano periodi di *facilitazioni per manifestazioni*. Teniamo presente che per le prime si rilasciano biglietti di andata-ritorno con lunga validità — 60 giorni — e che il viaggiatore non può ritornare senza essersi trattenuto, nella località destinataria, almeno sei giorni. Per le seconde facilitazioni la validità dei biglietti è più breve — 5 giorni per le percorrenze fino a 200 km. e 10 per le percorrenze oltre tale distanza —, e non v'è obbligo di permanenza minima. Questi biglietti sono prorogabili mediante pagamento del 2 % del prezzo originario, per ogni giorno di proroga: questa può essere domandata in più riprese: la prima proroga non può essere inferiore a 5 giorni.

San Remo quest'anno presenta la caratteristica di periodi di *facilitazioni per manifestazioni* e di *facilitazioni stagionali* alternati per un periodo complessivo di quattro mesi. Le particolari condizioni climatiche di San Remo e le varie attrattive organizzate in quella località si prestano ottimamente per queste agevolazioni. Le stesse facilitazioni sono state estese anche per i viaggi a Bordighera ed Ospedaletti. Cosa un po' fuori della consuetudine, nel caso delle riduzioni ferroviarie per queste tre località non vi è l'obbligo per i viaggiatori del bollino a pagamento a favore del Comitato: ciò non esime, ben inteso, i viaggiatori dall'obbligo di far vidimare alla stazione il biglietto, per il ritorno.

Per Merano sono definiti in modo distinto i periodi di riduzioni anche agli effetti della qualità delle facilitazioni: nel periodo primaverile dal 1° marzo al 30 aprile si rilasceranno biglietti di andata-ritorno stagionali e nel periodo autunnale dal 20 agosto al 19 ottobre si rilasceranno biglietti di andata-ritorno per manifestazioni.

Queste sono le notizie principali: peraltro i nostri lettori interessati faranno bene a rivolgersi alle stazioni e alle agenzie di viaggio per maggiori dettagli, potendo verificarsi qualche modificazione riguardo ai periodi stessi, durante la pubblicazione della nostra Rivista.

Facilitazioni per il turismo aereo.

In seguito ad accordi intervenuti con i diversi aero-clubs nazionali, la presidenza della Federazione Aeronautica Internazionale ha potuto ottenere dai diversi Governi e darne comunicazione a tutti gli interessati, che coloro i quali viaggiano con mezzi aerei possono atterrare su terreni ed aerodromi di sedici Paesi senza pagare la tassa di atterraggio e possono avere anche gratuita ospitalità per il loro apparecchio nei ricoveri adatti per 48 ore di tempo. I Paesi che hanno data la loro adesione a questo provvedimento, che contribuirà a favorire in modo considerevole il turismo aereo, sono: Austria, Belgio, Francia, Germania, Grecia, Gran Bretagna, Giappone, Italia, Lituania, Lussemburgo, Olanda, Polonia, Rumenia, Svizzera, Ungheria e Jugoslavia, ai quali presto si aggiungeranno altri Paesi europei.

Riduzioni per gli stranieri.

La riduzione del 70 % per i viaggi individuali a Roma dei viaggiatori stranieri ed italiani residenti all'estero, muniti di tessera del Comitato « Peregrinatio Romana ad Petri Sedem », che era stata limitata a tutto il 1936, è stata prorogata in relazione alla proroga fino al 30 aprile della chiusura della Esposizione Mondiale della Stampa Cattolica.

I « Buoni-Nave ».

L'On. Ministero per la Stampa e la Propaganda, Direzione Generale per il Turismo, ha comunicato che S. E. il Ministro delle Finanze, con sua determinazione del 13 novembre 1936, ha consentito che possano essere rilasciati ai cittadini italiani che si recano all'estero, prendendo imbarco su piroscafi italiani, dei *buoni nave* in aggiunta all'ammontare in biglietti di banca o di Stato attualmente concesso.

Tali *buoni nave*, che possono essere utilizzati esclusivamente a bordo per le spese accessorie, possono essere ottenuti entro i limiti seguenti per i viaggiatori di prima classe:

L. 5000 a persona e per ogni viaggio, per i viaggi transoceanici;

L. 1000 a persona e per ogni viaggio, per i viaggi nel Mediterraneo.

Tali importi sono rispettivamente ridotti a 2500 e 500 per i viaggiatori delle classi seconda e turistica e a 1000 e 200 per i viaggiatori di terza classe.

L'ammontare dei *buoni nave* utilizzati dovrà essere utilizzato soltanto in Italia dall'interessato o, qualora egli non rientri nel Regno, potrà essere accreditato a suo nome in un conto infruttifero, del genere di quelli istituiti con il D. M. 16 novembre 1935-XIV.

Non più « Agenzie di viaggio », ma « Uffici di viaggi e turismo ».

Il Direttorio del Sindacato Nazionale Fascista Uffici di Viaggi e Turismo ha deliberato che la denominazione di « Agenzie di viaggio e turismo », usata per il passato, sia sostituita da quella più dignitosa e precisa di « Uffici di Viaggi e Turismo ». Ciò per meglio distinguere tali Uffici dalle agenzie di affari, di senseria, di collocamento, ecc.

Nuove Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo.

Il Consiglio Centrale delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo, ha espresso parere favorevole per il riconoscimento di nuove stazioni, e cioè di: *Aquila, Palermo, Monreale, Sarnano, Trento.* Sono in corso i provvedimenti per dare concreto sviluppo al riconoscimento.

CICLO-MOTO-TURISMO

Alla XVIIIª Esposizione Internazionale del Ciclo e del Motociclo.

La produzione motociclistica italiana.

La produzione motociclistica italiana ha avuto la sua annuale rassegna nel Palazzo della Permanente a Milano, che ha ospitato la 18ª Esposizione internazionale del ciclo e del motociclo, quadro significativo di progresso meccanico e di capacità costruttiva. Non si può e non si vuole qui passare in rivista i singoli tipi, ciascuno dei quali ha caratteristiche proprie, pur rispondendo ai requisiti classici sui quali appare saldamente impostata la costruzione motociclistica italiana in fase evolutiva. Più che i particolari, interessa cogliere le tendenze generali che affiorano e si manifestano: anzitutto la diffusione del telaio elastico, ormai praticamente applicato da tutti i nostri costruttori, almeno per i modelli più potenti; poi il generale orientamento verso due cilindrate: il mezzo litro e il quarto di litro. La macchina da 350 cmc., dopo qualche tentativo, perde un po' terreno; quella da 175 cmc., che fu un tempo la tradizionale motoleggera, non ne guadagna. La decadenza delle piccole cilindrate appare giustificata dal recente decreto che riduce le tasse di circolazione. E d'altra parte l'avvento delle medie cilindrate favorisce la costituzione di un più efficiente attrezzamento motoristico della Nazione.

Il polarizzarsi della costruzione verso due sole cilindrate non è poi, industrialmente parlando, un segno di irrazionalità, poichè queste possono coprire vantaggiosamente tutta la gamma dei servizi richiesti alla motocicletta: dalla funzione di veicolo utilitario a quello di macchina di grande pregio e di elevata potenza, per il gran turismo e per l'uso con il motocarrozzino. La varietà delle cilindrate, se arricchisce il mercato, talvolta concorre anche a turbarlo con correnti di perplessità che finiscono con l'ostacolare un più franco sviluppo. Perciò l'uniformarsi della produzione può essere benevolmente accolto e giustificato. Abbiamo affermato, tuttavia, anche nella macchina da 350 cmc. il nostro primato costruttivo con la recente conquista di due *record* mondiali; e. accanto ai prodotti di serie, accanto ai modelli da corsa, abbiamo ammirato alla Mostra la *M. M.* di Bonazzi carenata e profilata, la quale, sull'autostrada Firenze-Mare, ha marciato a 186 chilometri all'ora.

Il telaio elastico.

Altra tendenza della Esposizione è, come si è detto, la diffusione del telaio elastico. Questa concezione squisitamente italiana, che vanta ormai un decennio di esperienze, tra cui l'ultima gloriosa della campagna africana, ha raggiunto un'espressione costruttiva della più alta efficienza, al punto che essa è stata adottata e realizzata ormai da tutte le nostre case, le quali mettono in vendita i loro modelli più importanti in due tipi, con e senza sospensione elastica; quest'ultimo naturalmente a un prezzo inferiore per il cliente meno esigente. Qualche Casa, come la *Bianchi*, ha, però, senz'altro applicato il telaio elastico per tutti i suoi esemplari di catalogo, ponendosi risoluta su una linea di modernità e di progresso.

Le varie soluzioni, pur differenziandosi sensibilmente per l'esecuzione pratica, non si distaccano dallo schema tipico di snodo del triangolo posteriore. L'unica costruzione che si diversifica nettamente è quella della *Taurus*, già ricordata in queste colonne, a barre di torsione realizzata con interessanti accorgimenti sulle grandi come sulle piccole macchine.

Il telaio elastico appare in ogni caso svincolato dalle soluzioni sperimentali, dagli esemplari da corsa per diventare costituente essenziale della motocicletta dell'anno XV, la quale oltre che veicolo utilitario vuole anche essere macchina coloniale, strumento di locomozione per le vie dell'Impero.

È stata risolta anche la questione della macchina a due posti con dispositivi speciali che regolano automaticamente la sospensione, allorchè la macchina è caricata da due persone. Rimane ancora la questione del carrozzino: il telaio elastico è destinato, a nostro avviso, a favorire la diffusione di questo mezzo, allorchè si studino e si costruiscano — e non mancano già gli esempi — adatte sospensioni anche per la carrozzetta, a tutto beneficio del passeggero che viaggia seduto. Ma sull'uso della moto-carrozzetta, sui suoi progressi e sui suoi... mancati progressi, che hanno lasciato sussistere molte prevenzioni e qualche incomprensione, ritorneremo in momento più opportuno.

Intanto segnaliamo che la presenza del telaio elastico richiederà al guidatore un adattamento della sua sensibilità e delle sue reazioni alle particolari condizioni di pilotaggio realizzato dalla sospensione elastica. La cosa, in misura molto minore e forse appena apprezzabile, si verifica anche per le vetture, specialmente su quelle a quattro ruote indipendenti. Indubbiamente il telaio elastico conferisce alle motociclette particolari doti di tenuta e di sicurezza che, in ultima analisi, facilitano la guida; quello che importa è il riconoscerle.

I nuovi modelli.

Non si devono attendere novità assolute dalla Mostra del motociclo per le ragioni già più volte esposte, che hanno determinato, al disopra di tentativi ambiziosi o di bizzarrie effimere, una cristallizzazione della produzione nelle forme più razionali e più convenienti. Non mancano, tuttavia, i modelli inediti: la nuova 250 *Gilera*, a telaio rigido o elastico, destinata ad essere, almeno nelle intenzioni, un esemplare di prezzo modesto: il motore ha le valvole in testa, le aste di comando dei bilancieri sono allogate in guaine ricavate di fusione nella massa del cilindro; le valvole e le molle sono rinchiuse e protette in apposita scatola lubrificata; il cambio è a quattro velocità con comando a pedale, il serbatoio dell'olio si identifica con la coppa del motore.

Nuova pure è l'*Astra* 250, costruita a Milano, a valvole in testa con doppio scarico; bilancieri e distribuzione racchiusi in *carter* e lubrificati sotto pressione; serbatoio autonomo dell'olio. E nuova infine è la 250 *Taurus*, costruita secondo i concetti che hanno presieduto alla realizzazione della macchina da mezzo litro, a caratteristiche eminentemente sportive. Come si vede, la fioritura delle 250 non è illusoria e si estende dalle applicazioni utilitarie a quelle velocistiche.

Inedita e non ancora in vendita al pubblico è la 500 a valvole laterali della *Bianchi*, costruita per l'Esercito con particolari requisiti di robustezza, leggerezza, facile accessibilità di tutti gli organi. La casa milanese, che ha in progetto una macchina da corsa a due cilindri — in fatto di esemplari da corsa la *Gilera* ha messo a punto una quattro cilindri sovralimentata con compressore — espone i quattro tipi classici da 250 e da 500 cmc., per sport e per turismo, tutti con sospensione posteriore

elastica. Incidentalmente osserviamo che l'ospitalità data alle macchine da serie nelle corse determina la tendenza verso modelli piuttosto spinti ad elevato rapporto di compressione, con forti anticipi e ritardi nella distribuzione.

La *Guzzi*, pioniera nello studio e nelle applicazioni del telaio elastico, ha in catalogo una decina di modelli leggermente modificati, in confronto della produzione precedente, soprattutto nello studio della distribuzione e nella forma delle camere di combustione. Accanto alle macchine bicilindriche, che hanno trionfato nel Tourist Trophy e nel Trofeo della Velocità, troviamo la 500 *W* a valvole in testa, particolarmente destinata alla clientela sportiva che richiede una macchina velocissima e resistente. Gli altri modelli sono senza dubbio tra i più popolari, in quanto costruiscono una parte cospicua delle 150.000 macchine attualmente circolanti in Italia.

La *Sertum* è tra le nuove case che hanno adottato la sospensione elastica, anch'essa orientata verso una costruzione sportiva, poichè affida la produzione economica alla piccola macchina da 120 cmc. e quella utilitaria al motocarro, già esposto al Salone dell'Auto. Nel campo dei mototrasporti troviamo il furgone *Miller-Balsamo* a ruote indipendenti e il motocarro *Mas*, che ha superato i più severi collaudi delle prove di regolarità. Anche queste due case milanesi hanno affrontato e risolto la costruzione del telaio elastico, che applicano ai loro classici tipi da turismo modificati e perfezionati.

I mototrasporti.

Benelli, *Ganna*, *Simplex* — che ha in costruzione una nuovissima 250 — *M. M.*, *C. M.*, *Fusi*, *Linx*, sono presenti con i loro modelli, che testimoniano dell'attrezzamento della nostra industria, insspirata concordemente a una produzione sobria, elegante, accuratamente «montata» e finita. *Dei* rimane fedele alla concezione del motociclismo ultra utilitario nella sua espressione più semplice: quella della bicicletta a motore. Una formula che, con lo stato attuale delle strade in Italia e con il diffuso progresso della costruzione di telai, mozzi, trasmissioni, pneumatici, ci sembra quanto mai attraente e degna di ulteriore sviluppo.

Internazionale è la Mostra del motociclo e l'attributo è ben giustificato dalla presenza di alcuni tra i più potenti costruttori stranieri con i modelli più pregiati: la tedesca *B. M. W.* a due cilindri, la due tempi *D. K. W.*, la inglese *Ariel*, le macchine belghe *F. N.* e *Gillet:* una rappresentanza scelta — incidentalmente si può ricordare che al Salone di Londra era presente una sola marca non britannica — tale da rendere più significativa ed interessante questa esposizione, la quale afferma la piena autarchia della produzione nazionale.

La Mostra del motociclo ha praticamente determinato una ripresa del traffico: la Rosa d'Inverno, tradizionale raduno dei motociclisti, ha composto un nuovo superbo spettacolo di efficienza dei nostri reparti, inquadrati nelle organizzazioni civili e militari; e il concorso dei motofurgoncini — sui risultati del quale ci promettiamo di ritornare — ha svolto una eccellente opera di propaganda per questi veicoli, fornendo anche notevoli spunti per una razionalizzazione della costruzione, evitando certe deviazioni fuori dal campo utile di applicazione del mototrasporto.

Ciclismo e circolazione.

Vedremo le biciclette con i parafanghi candidi? L'idea rivolta a migliorare la visibilità del ciclo, nelle giornate di nebbia o nella oscurità, è stata illustrata e commentata in un autorevole interessante articolo dell'on. Italo Bonardi, ed è piaciuta al punto che qualche studioso dei problemi

del traffico, invasato della bontà del principio, è giunto a proporre per i ciclisti l'obbligo di indossare una «tuta» bianca per la stagione invernale, in modo che la loro sagoma spicchi nella notte o sullo schermo grigio della nebbia.

Questo è un po' troppo, così come, sempre in materia di circolazione ciclistica, ci sembra eccessiva la proposta lanciata in Austria di istituire una patente per i ciclisti che li abiliti a circolare sul cavallo d'acciaio. Siamo d'accordo nel riconoscere che chi pratica il ciclismo dovrebbe, non meno degli altri utenti della strada, conoscere le regole della circolazione. Ma da questo a imporre una patente ci corre molto, anche perchè si arriverebbe, per estensione, a richiedere una patente per i pedoni. Piuttosto riteniamo che la questione possa essere richiamata sotto altro aspetto; e ancora una volta insistiamo affinchè nelle scuole, e soprattutto in quelle elementari, si provveda in tempo a impartire all'immancabile pedone e al futuro ciclista ed automobilista la conoscenza delle norme fondamentali della circolazione. È una forma di educazione quanto mai salutare e benefica.

In attesa di ammirare le biciclette con i parafanghi candidi o fosforescenti, osserviamo che nella prossima stagione, a giudicare anche da quanto si è visto alla Mostra milanese, la cromatura acquisterà nuova diffusione specialmente nella profilatura di parafanghi, copricatena, ecc. È questione di gusto e di voga. La moda ha la sua influenza anche sulla bicicletta. E perchè non dovrebbe averne, dato che la esercita pure su macchine, come la motocicletta e l'automobile, dall'impostazione più strettamente meccanica, che si crederebbero inattaccabili dall'onda del capriccio o dal funambulismo della fantasia e per le quali la sola moda ammissibile sarebbe il progresso tecnico?

La bicicletta, anzi, nella sua nudità lineare, schematica, si è mostrata poco sensibile agli allettamenti della civetteria, fors'anche perchè ha conservato intatto il suo carattere di strumento da lavoro, di mezzo utilitario di locomozione. Dobbiamo dire la nostra opinione? Siamo anche noi per una bicicletta « integrale », sobria, severa, e non ci tornano gradite le intemperanze di colore, lo sfoggio del brillante, del lucente; ma è una semplice questione di gusto pari a quella, ad esempio, che ci fa preferire le vernici opache, le carrozzerie così dette grezze, che al recente salone dell'Automobile furono molto apprezzate.

Intanto l'Esposizione del ciclo ha confermato lo sforzo dei nostri costruttori per realizzare macchine più leggere e più resistenti: nei modelli da corsa si diffonde l'uso del duralluminio e la bicicletta del campione d'Italia Olmo pesa 7 chili, e una macchina da pista pesa poco più di 4 chili. Anche il campo dell'accessorio è ricco e oltre ai numerosi cambi di velocità dobbiamo segnalare un tipo di pneumatico antisdrucciolevole.

La motonautica in mostra.

Una Mostra internazionale della nautica e della motonautica avrà luogo nel prossimo aprile al Palazzo dello Sport di Milano. Questa rassegna, che vuol essere la prima di una serie permanente che ogni anno documenti il progresso della nostra costruzione di scafi e di motori assurta ormai a tradizione fulgida e profonda, sarà suddivisa in tre sezioni dedicate ai motori marini, alle imbarcazioni motorizzate ed a vela ed agli accessori, tanto dei motori come delle imbarcazioni. A fianco della mostra industriale verranno organizzate una suggestiva mostra retrospettiva e una sezione per la propaganda marinara, rivolta particolarmente ai giovani, sui quali conta la Patria per le sue perenni fortune sul mare.

Ccc.

Un dono di Capodanno per i motociclisti...

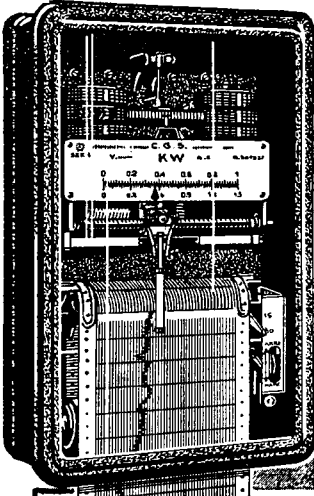
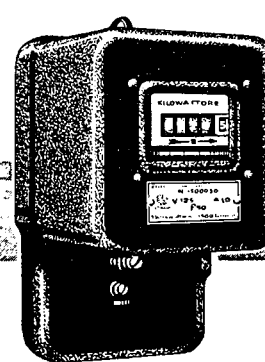
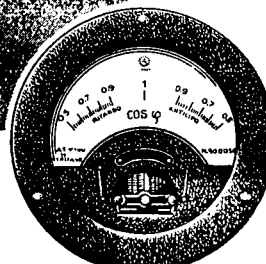
... è quello annunziato dal R. Decreto Legge 19 dicembre 1936, N. 2168, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 31 dicembre N. 302, a sensi del quale le tasse sui motocicli e sulle motocarrozzette sono notevolmente ridotte.

Ecco la tabella delle tariffe quale è riportata come allegato in calce al Decreto:

Potenza in CV. (1)	Motocicli a sè stanti per uso privato - Tassa ann. (lire) (2)	Motocarrozzette per uso privato - Tassa ann. (lire) (3)	Annotazioni
1	60	90	Per i motocicli a sè stanti di cilindrata non superiore ai 175 cmc. se con motore a scoppio, e fino a 3 CV. se con motore di altro tipo, è dovuta la tassa fissa annuale di L. 42. Per i motofurgoncini si applica la tassa di cui alla colonna 2. Per i motocicli e le motocarrozzette di cui alle colonne 2 e 3 di potenza superiore ai 20 cavalli si applicano le tasse stabilite per le autovetture ad uso privato.
2	70	100	
3	80	115	
4	95	135	
5	110	155	
6	130	185	
7	150	220	
8	170	260	
9	195	300	
10	230	340	
11	260	380	
12	300	430	
13	350	480	
14	400	560	
15	450	630	
16	500	700	
17	560	780	
18	620	865	
19	700	950	
20	720	1000	

Lo stesso Decreto ha stabilito altre importanti agevolazioni fiscali a favore di diverse categorie di autoveicoli. Così sono state fissate in L. 2200 per gli autocarri e per le autovetture, L. 220 per i motocicli e motocarrozzette, L. 150 per gli autoscafi le tasse sulla circolazione di prova, sulle quali poi verrà applicata, a sensi dell'articolo 5 del R. Decreto Legge 29 dicembre 1927, N. 2446, e in quanto sussistano le condizioni stabilite dall'articolo stesso, la riduzione del 60 %. Inoltre è stata fissata in L. 50 la tassa di circolazione annuale per le autovetture in servizio pubblico di piazza, in L. 30 la tassa stessa per gli autoscafi in servizio di posteggio e in L. 25 quella per le motocarrozzette da piazza.

...e per i motonauti.

Anche gli autoscafi infine sono stati ammessi a fruire di importanti facilitazioni, come risulta dalla tabella pure allegata al Decreto e qui sotto trascritta.

Potenza in HP.	Motoscafi a uso privato trasporto di persone tassa ann. (lire)	Motoscafi destinati a servizio pubblico autorizzati tassa ann. (lire)	Potenza in HP.	Motoscafi a uso privato trasporto di persone tassa ann. (lire)	Motoscafi destinati a servizio pubblico autorizzati tassa ann. (lire)
1	20	19	16	110	32
2	22	19	17	122	34
3	24	20	18	135	35
4	27	20	19	146	37
5	31	21	20	158	38
6	33	21	21	172	42
7	40	22	22	186	43
8	47	23	23	200	46
9	53	24	24	215	48
10	58	24	25	231	50
11	68	26	26	247	53
12	75	27	27	264	56
13	82	28	28	282	58
14	90	29	29	299	63
15	100	30	30 e oltre	318	64

Pratica sportiva e muscoli dell'atleta.

Numerosissimi Lettori, rivolgendosi alla Redazione per schiarimenti sul mio articolo sul Cicloturismo (*Le Vie d'Italia* dell'agosto 1936), hanno chiesto informazioni intorno ai limiti e le possibilità del lavoro muscolare. Già ebbi occasione di dire che in questo argomento bisogna restare sulle generali, poichè l'uomo fisico è un'entità... estremamente variabile. Giova tuttavia notare che oggi tale asserzione ha perduto una parte di vero, in quanto la gioventù moderna si va inquadrando e disciplinando fisicamente, al punto da porre tutti i soggetti sani e robusti in grado di poter erogare quel massimo di lavoro che dall'uomo si può esigere in campo agonistico. E ciò si verifica da noi con la massima intensità, avendo dato il Regime la più grande importanza alla cultura fisico-sportiva. Ma anche se non è possibile, parlando di questo argomento, dar norme specifiche o tanto meno personali, è pur sempre utile ed interessante conoscere la questione nelle sue linee essenziali. Crediamo bene perciò parlare di due recenti pubblicazioni sullo sport e l'atletismo (che furono oggetto di ampie recensioni) alle quali attingiamo, e di un articolo (da *Cycling*) in cui una personalità medica esamina la struttura muscolare di uno dei migliori ciclisti corridori inglesi.

È uscito recentemente, edito dalla Libreria Ulpiana di Roma, un libro interessantissimo, dovuto al Prof. Gislero Flesch. Il valore scientifico e l'interesse che il libro presenta lo fanno graditissimo e di agevole lettura a tutti gli sportivi. In ottantotto chiare pagine l'autore svolge la materia che il titolo stesso indica « Sport e fatica ». L'autore si mette giustamente in una buona via di mezzo fra le due erronee correnti che vorrebbero, l'una, per eccesso di entusiasmo, non porre nessun limite al lavoro sportivo, l'altra nulla sacrificare alle membra per tutto dare allo spirito. L'antico adagio « *mens sana in corpore sano* » conserva, invece, sempre tutto il suo valore, anche coi termini invertiti. La giusta via sta nel mezzo. Questa è la conclusione che il Flesch trae integrando fra loro una dimostrazione scientifica e una pratica esperienza.

L'elemento fondamentale, affinchè il lavoro sportivo dia tutti i vantaggi senza pericoli, sta nella giusta limitazione della fatica, cui deve seguire il dovuto ristoro. « Ritardare il più possibile l'insorgenza della fatica mediante la saggia applicazione di regole razionali significa portare il motore muscolare al suo massimo rendimento ». Il superallenamento può arrecare gravi conseguenze, perciò la fatica deve servire di richiamo al momento in cui viene necessario il riposo. L'esercizio muscolare non deve essere esagerato, specie negli adolescenti, ai quali, anche rendendoli apparentemente più forti, potrebbe pregiudicare l'equilibrio fisiologico.

Bisogna che l'organismo rispetti nel modo più assoluto le leggi del riposo. Quando esso è in efficienza può sopportare il più rude lavoro; ma quando è stanco, un lavoro anche minimo può essere deleterio. Avviene poi che l'eccessiva fatica è nociva al cervello; ne sono prova certi atleti in cui le doti intellettive sono, con chiara evidenza, inferiori alla normalità. In fatto di riposo, l'autore di « Sport e fatica » fa poi notare quanto poco di vero vi sia anche nella comune opinione che, passando dal lavoro mentale a quello fisico o viceversa, ci si metta in condizioni di riposo. Anche il lavoro mentale

richiede un forte dispendio di energie, a detrimento di quelle fisiche. La conclusione del Flesch, alla quale aderiamo perfettamente, è che « più importante assai della forza fisica è il pensiero che la dirige. La forza fisica, se non è guidata da una mente forte, è come un muscolo senza un cervello direttore...; noi dobbiamo guardare allo sport come fattore di miglioramento del corpo e dello spirito ».

Fig. 1

BEN DIVERSE SONO LE CONDIZIONI DI LAVORO MUSCOLARE DEL CORRIDORE ALLENATISSIMO CHE COMPIE BREVI CORSE SU PISTA, DA QUELLE DEL CICLOTURISTA MODESTAMENTE ALLENATO CHE PERCORRE LUNGHI ITINERARI IN SALITA

L'altro volume cui abbiamo accennato è dovuto al Prof. Gastone Lambertini, e s'intitola « I muscoli degli atleti » (editore Zanichelli, Bologna).

Questa dotta e voluminosa trattazione colma una lacuna nella letteratura tecnica medica, e non solo italiana, ma anche straniera. L'autore ha compiuto minuziose e nuove indagini sulle condizioni morfologiche dei muscoli nei vari atleti.

Nell'opera del Lambertini il punto originale consiste nella sua teoria sugli « ipermorfismi ». Con tale nome l'autore intende riferirsi a quelle iperstrutture muscolari che nell'atleta superano la normale armonia di un corpo già in grado di notevole sviluppo in tutti i suoi organi. Gli ipermorfismi sono legati alle singole attività sportive, che esigono, oltre un normale lavoro di tutti i muscoli, un lavoro accentuato di alcuni di essi, a seconda del genere di sport praticato.

« Negli ipermorfismi la linea armonica dell'abito atletico si modifica in determinate regioni per più sbalzati rilievi carnosi, ora simmetrici, ora non simmetrici. Rilievi che suonano come una disarmonia, quando il restante sviluppo delle masse carnose si disaccordi o per ragioni costituzionali o per una mal condotta attività preatletica e ginnastica deficiente di virtù compensatrice.

« È l'impronta, ora più vasta, ora più limitata, che con pollice sicuro l'attività atletica plasma nei nostri muscoli: impronta che testimonia come questo atleta dalla potente muscolatura simmetrica della spalla e del bacino sia un nuotatore, e un attrezzista quest'altro dai

potenti rilievi rotondeggianti del torace e del braccio; e un giocatore di calcio questi, dalle dominanti e voluminose impronte muscolari del bacino, delle coscie e delle gambe ».

Sicchè dall'esame della muscolatura di un atleta si può dedurre quale sia lo sport che egli pratica. Così negli attrezzisti il muscolo tende a farsi breve e voluminoso, perchè non si distende mai; per contro nell'atletica leggera esso si fa lungo e fusato. Nei nuotatori la mano e il polso tendono addirittura a raggiungere la sottigliezza di una pala.

Interessantissimi sono poi gli studi dell'autore sulle statue antiche. Anche il Lambertini esprime quanto abbiamo riferito dal Flesch circa l'armonia richiesta tra vita fisica e mentale.

Sicchè si può ritenere che la forza dell'atleta moderno sia soprattutto una conquista dello spirito. E dice bene il Lambertini: « Non si abbandona alle facili seduzioni,

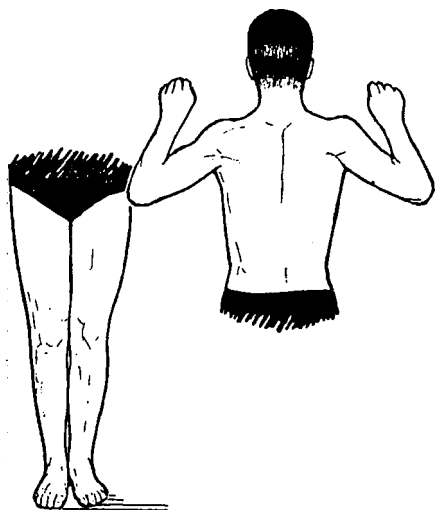
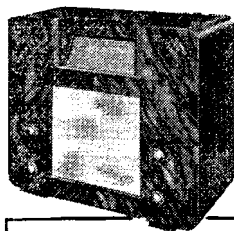
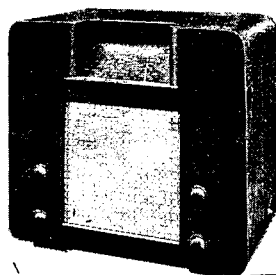



Fig. 2

QUESTO SCHIZZO MOSTRA LO SVILUPPO FISICO DI UNO DEI MIGLIORI CORRIDORI CICLISTI INGLESI. SI NOTI IL RILEVANTISSIMO SVILUPPO TORACICO: RILEVAZIONI MEDICHE HANNO INFATTI DIMOSTRATO CHE, CONTRARIAMENTE A QUANTO SPESSO SI CREDE, LE PIÙ FORTI CAPACITÀ RESPIRATORIE SI RISCONTRANO NEI CICLISTI

che lasciano nel cuore l'incubo della disfatta, chi conosce la vittoriosa ebbrezza della difficoltà dominata, dell'ostacolo superato, del picco raggiunto, la suprema conquista del traguardo sorpassato con il fiato mozzo e i muscoli doloranti, ma con il cuore anelante di vincere ancora più oltre e più in alto ».

Questo del Lambertini è un libro di dottrina e di educazione sportiva che gioverà a molte categorie di persone, dal medico all'artista, e da cui lo sportivo potrà trarre utili norme.

E veniamo allo studio fatto dal Dott. Abrahams sullo sviluppo fisico e sulla muscolatura di C. Holland, campione inglese del ciclismo. Questo studio fa parte di una serie intesa a cercare se, in quel particolare ramo dello sport che è il ciclismo, gli atleti assumono una analoga condizione di sviluppo muscolare. Lo studio ha portato a scoperte insospettate, anche in senso negativo. Le qualità atletiche risultano non solo dalla bontà dei diversi organi, ma soprattutto da una armonia fra questi organi, armonia che crea l'atleta. Così fra due macchine apparentemente uguali, basta che una sia fatta con materiale anche lievemente più scadente, o da un operaio un po' meno esperto, perchè essa si riveli nettamente inferiore all'altra. Il Dott. Abrahams ha potuto stabilire, per grandi linee, ma pressochè dogmaticamente, che

nei corridori velocisti la lunghezza degli arti inferiori non è mai meno del rapporto 1 : 1,8 riferita alla statura,

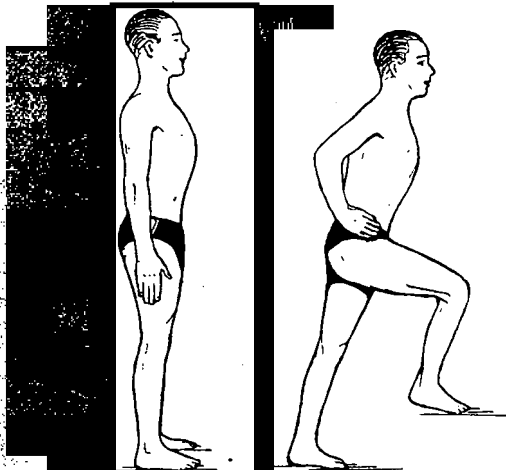



Fig. 3

MUSCOLATURA DELLO STESSO CAMPIONE: SI VEDE COME LO SVILUPPO MAGGIORE SI RISCONTRI NELLE GAMBE; MA ANCHE I MUSCOLI DELLE BRACCIA E DELLA SCHIENA HANNO UNA PARTE IMPORTANTISSIMA

mentre nei corridori di resistenza tale rapporto non è mai più grande di 1 : 1,85. I corridori di resistenza (come l'Holland, le proporzioni della cui corporatura possono essere valutate osservando le fig. 2 e 3) hanno dunque gli arti inferiori relativamente corti. Ciò è stato osservato e riscontrato vero per i corridori di tutte le stature, anche altissimi. Si può dunque dire che i ciclisti dalle gambe relativamente corte sono i più idonei a percorrere lunghe distanze. L'Holland, tipico corridore da grandi distanze, presenta uno sviluppo muscolare armonico non solo in quelle parti che specificamente sono interessate nello sport che pratica. Ciò dimostra che la bicicletta si presta a uno sviluppo armonico di tutto il corpo. A confutare il diffuso pregiudizio che il ciclismo non aiuti, anzi danneggi, la respirazione, sta la grandissima capacità di espansione toracica dell'Holland. Il quale può vantare inoltre un cuore dal ritmo perfetto. È amante dell'alimentazione carnea, beve pochi alcolici e fuma pochissimo. Come si vede, ogni regime si adatta anche all'atleta, purchè non vi siano eccessi.

Come conclusione, basata sull'esperienza personale, diciamo che poche norme, ma basilari, deve seguire lo sportivo e il ciclista in particolare: lavorare coi muscoli, ma guidarli con la mente, ascoltando ogni loro esigenza e, quando possibile, prevenendola. Si può lavorare molto, a condizione di usare disciplina e riposo a tempo debito. Ogni regime serve, purchè regolato. E soprattutto occorre che lo spirito non sia depresso, ma sempre vivo, vigile e sollevato. Allora sarà possibile chiedere — badando a non eccedere — al fisico anche cose quasi sovrumane. Col progresso che la cultura fisica ha portato nella struttura fisiologica dell'atleta moderno, ci sembra che l'episodio del corridore di Maratona non si ripeterebbe più.

E. CAPORALI.

FRAGILE

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 2 FEBBRAIO 1937 . XV E. F.

NEL PRIMO CENTENARIO DELLA MORTE DI

GIACOMO LEOPARDI

Giacomo Leopardi, della cui morte cade quest'anno il primo centenario, ebbe parole di affettuoso consenso per l'usanza degli anniversari pubblici e privati, religiosi e civili. Egli vi scorgeva quasi un ritorno delle cose vissute e un conforto dell'anima contro l'idea della distruzione.

Corrisponde dunque anche allo spirito di lui il rievocarlo con più sentito amore nella ricorrenza secolare di quel giorno nel quale egli, il doloroso amante della Morte, piegò il volto addormentato sul suo virgineo seno.

Il contrasto, se mai, potrebbe sorgere dal celebrarlo nel nome di un sodalizio che, come questo del Touring, si ispiri a una fede operante di vita, troppo remota dalle amare o negative concezioni dello sventurato poeta. Se non che la grandezza di lui appare sostanziata d'una così ricca e molteplice contenenza e vivificata da un così alacre spirito di ricerca e di osservazione, da accostarsi spesso agli aspetti più comuni e normali della esperienza vissuta, che mi par giusto segnalare ai sereni percorritori di queste «Vie d'Italia», amanti del fervido moto e delle più sane emozioni.

Un principio, ad esempio, che pone il nostro poeta direttamente contro la coscienza dinamica dell'età moderna, fu espresso da lui nella ironica *Palinodia,* che disdice ed irride di tale età le conquiste scientifiche e tecniche e le stesse audacie avventurose. Ma se egli disconosceva l'energetica nostra attività in quanto la pensava incapace di renderci meno infelici e più buoni, riaderiva poi ad essa come al solo mezzo di distrarci dallo scontento e dal tedio che egli vedeva inseparabili dal nostro incompiuto destino: *La vita continuamente occupata* — proclama allora il poeta — *è la più felice!..* perchè distratta da quel desiderio infinito di un piacere irraggiungibile che non ci lascerebbe mai pace, recandoci la scontentezza o la noia. *Contro la noia provvede la natura dando all'uomo molti bisogni, la varietà, l'imaginazione, gli stessi pericoli che ci affezionano maggiormente alla vita... Il mio sistema, anzichè contrario alla attività, allo spirito di energia che ora domina una gran parte dell'Europa, e gli sforzi diretti a render le nazioni e gli uomini sempre più attivi e occupati, gli è direttamente favorevole... La vita è fatta per la vita. Piace assistere a cose vigorose: il tuono, la tempesta, il vento gagliardo. Ogni sensazione viva porta con sè una vena di piacere, anche se per sè è formidabile e dolorosa. Piacevole all'uomo è lo straordinario, il meraviglioso... Il vigore del corpo vale quanto lo spirituale e anche più...*

Siamo, con questi aforismi, nel pieno di un realismo energetico. Il poeta che a ventitrè anni aveva foggiata la figura atletica del giovane *Vincitore al gioco del pallone,* riprende anche più tardi, lungo gli anni, questa gagliarda idea d'un massimo di esistenza concentrato nell'essere umano, che insieme con altri concetti d'una morale sovvertitrice, apparirà più tardi assai vicina a quella del Nietzsche, passata poi al D'Annunzio.

Gli aspetti dello spirito leopardiano che noi veniamo qui prospettando ricorrono particolarmente in quell'immenso Diario che egli chiamò *Zibaldone,* a cui Giacomo veniva affidando impressioni e riflessioni d'ogni sorta, motivi subitanei di vita e lunghe meditazioni filosofiche, storiche, filologiche, brevi temi di liriche e schemi di prose future. Vi si sorprende uno spirito alacre insieme e profondo, di mirabile versatilità, di pronta sensibilità, come non accade in nessun altro dei nostri più grandi scrittori. Preziosissima testimonianza immediata che, aggiunta al

L'AMENA PATRIA RECANATESE DOVE IL POETA GIOVINETTO SI AVVEZZÒ AI COLLOQUI PENSOSI CON LA NATURA. *(Fot. Stortoni)*

ricco epistolario, offre copiosi elementi a quella « storia d'un'anima » che il Leopardi vagheggiava per sè.

Le pagine di questo grande Diario accompagnano naturalmente il poeta nelle sue varie dimore, intercalate di rimpatri, da Roma a Bologna a Milano a Firenze a Pisa a Napoli, dove egli morì.

Nessun interesse turistico, per usare un termine di famiglia, offrono però a noi questi dati. Taciuta qualsiasi circostanza o impressione di viaggio: taciuti i sentimenti o i pensieri destati dalle diverse città, ove non siano accenni alle persone o agli «ambienti» praticati dall'ospite. Preoccupato della malcerta salute e d'ogni influsso di clima e di vitto, stretto dalle angustie economiche, sollecito solo de' suoi studi, preso a qualche passione amorosa, Giacomo non ci appare quasi mai in vero abito di viaggiatore curioso dei luoghi e degli usi e dei ricordi fra cui passa e soggiorna. Quello, anzi, che egli scrive da Roma, non appena l'ha un po' visitata, andatovi nel ventidue, esprime de-

D'in sulla vetta della torre antica - Passero solitario, alla campagna
Cantando vai fin che non more il giorno...

lusione completa, e originalissimi atteggiamenti critici: — *Questi... Romani* — scrive al fratello, — *si son fatti e palazzi e chiese e piazze sulla misura dei giganti... Ma tutta la grandezza di Roma non serve ad altro che a moltiplicare le distanze e il numero dei gradini che bisogna salire per trovare chiunque vogliate... L'uomo non può vivere in una grande sfera, perchè la sua sfera di rapporti è limitata... L'unica maniera di vivere in una città grande è quella di fabbricarsi una piccola città dentro la grande: per il che non è bisogno di uscire dalle piccole... Lascio stare che io vedo la noia dipinta sul viso di tutti i mondani di Roma... Le donne romane alte e basse fanno stomaco: gli uomini rabbia e misericordia...* La sola cosa che sembra interessarlo sono gli spettacoli di opera a cui assiste e sui quali ha giudizi originali, specialmente riguardo al ballo. Fuori di qui, l'unico *piacere* da lui provato in Roma fu quello di *piangere* sul sepolcro del Tasso a sant'Onofrio.

Date simili esperienze, accade che il giovane si riattacchi, in certo modo, al pensiero di quel borgo natio, dal quale aveva tanto desiderato di allontanarsi. Una specie di anticipato Strapaese, se in questa scontentezza del giovane non si vedesse il dramma d'un'anima destinata, per triste privilegio, a soverchiare ogni cosa di fuori col prepotente dominio delle sue esigenze interiori. I suoi veri viaggi, se mai, il poeta li faceva in pensiero, dalla sua raccolta libreria, attraverso il tempo e lo spazio, studiando e riproducendo in pittoreschi panorami ideali le vicende, i costumi, i caratteri e i linguaggi dei popoli.

I suoi viaggi li compieva anche solo guardando dalla finestra una semplice scena di vita, seguendo con l'occhio il trascolorar d'un tramonto o un nascente biancheggiare di luna; ascoltando un canto di fanciulla o di agricoltore lontano; aspirando un'aura odorata di maggio... Era un migrar del senso per un mondo di cose consuete, di noti spettacoli naturali: era il senso che, svolto in sentimento, trasfiguravasi in sogno.

Chi legga i Canti del Leopardi può essere indotto a chiedersi che poeta egli sarebbe stato senza le condizioni e disposizioni che ne fecero il cantore sovrano dell'universale dolore.

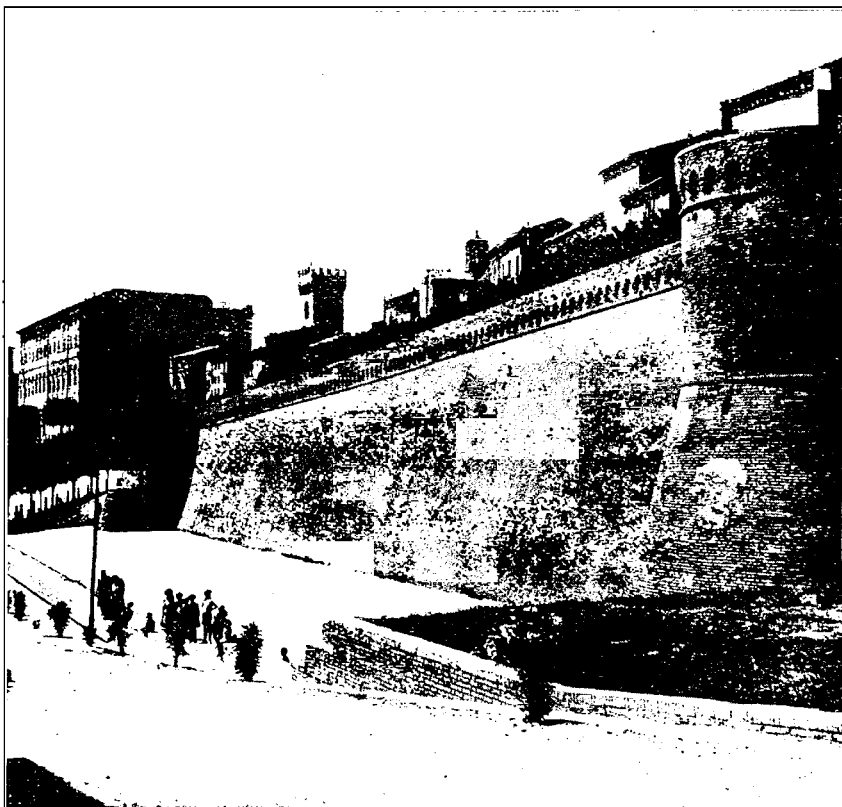
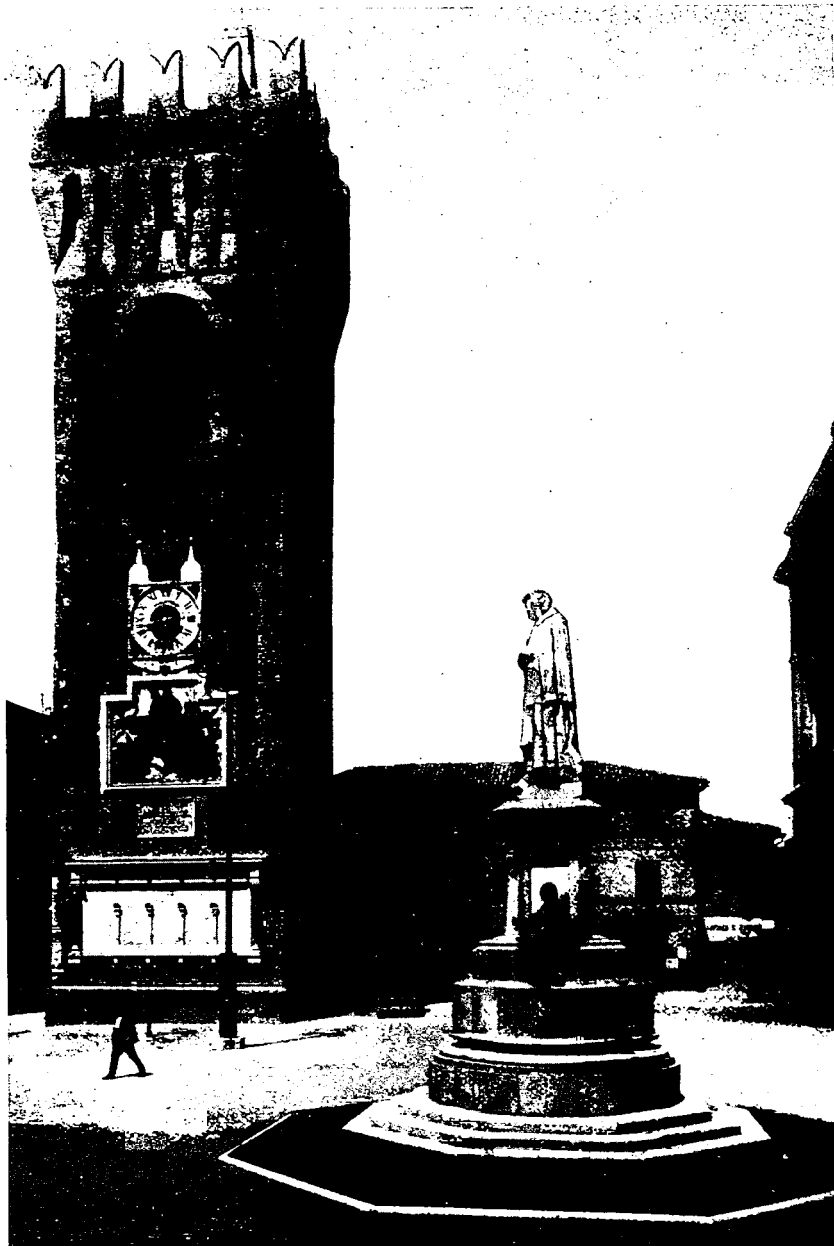
Domanda oziosa, lo so, ma che nasce tûttavia spontanea quando si coglie il pronto consenso onde egli, anche innanzi il suo male, anche all'infuori della incombente tristezza, ripalpita d'ogni esterna impressione, come si raccoglie dal suo Diario.

Il primo volume di questo si apre con un abbozzo di « notturno »: *Palazzo bello. Cane di notte dal casolare, al passare del viandante. Era la luna nel cortile, un lato tutto ne illuminava.*

Poco dopo un'impressione acustica: *Sentia del canto risonar le valli d'agricoltori...*

Nelle primavere del '19 e del '20, sorprende alcune canzonette che si cantavano allora in Recanati: *Fácciate alla finestra, Luciola... I contadì fatica e mai non lenta, e'l miglior pasto suo è la polenta. — Io benedico chi t'ha fatto l'occhi, che te l'ha fatti tanto 'nnamorati...*

A volte sono note d'un patetico fanciullesco: *Sento dal mio letto suona-*

RECANATI - LA PALESTRA DEL VINCITORE AL GIOCO DEL PALLONE. *(Fot. Stortoni)*

Viene il vento recando il suon dell'ora
Dalla torre del borgo...

re l'orologio della torre... Rimembranze di quelle notti estive nelle quali, essendo fanciullo e lasciato in camera oscura... sentivo battere un tale orologio.

Altre volte son moti o ghiribizzi fantastici, che dan però nel grandioso: *Vedendo meco viaggiar la luna...* Oppure: *Il suo divertimento era di passeggiare contando le stelle.* O uno spunto d'architettura campata in aria: *Una casa pensile in aria, sospesa a una stella.* O un'iperbole paradossale che starebbe bene applicata al mio nomade interoceanico Beonio Brocchieri: *Si mise un paio d'occhiali fatti della metà del meridiano co' due cerchi polari....*

Poi ecco il felice lirismo d'un'anima schiusa sul creato: lirismo disseminato in tre tempi, che inconsciamente riflettono in sè le tre età del genere umano. L'asiatico biblico: *Voce e canto dell'erbe rugiadose in sul mattino ringrazianti e lodanti Iddio... imagine simile a quella dei rabbini dell'inno mattutino e del sole.* Il greco pagano: *Che bel tempo era quello nel quale ogni cosa era viva secondo l'imaginazione umana e viva umanamente... Quando nei boschi desertissimi si giudicava per certo che abitassero le amadriadi...* Il moderno romantico: *Nell'autunno par che il sole e gli oggetti sieno d'un altro sapore. Sembra assolutamente che tutta la natura abbia un tuono, un sembiante tutto proprio di questa stagione...*

Si comprende da questi tratti pittorici sentimentali qual fosse la disposizione di Giacomo rispetto al mondo naturale. Non appena questo gli si offre, egli lo investe d'anima, lo traduce in paesaggi di anima. *La scienza e la esperienza coprono oramai,* — egli dice, — *la voce della natura e delle cose inanimate; ma nella solitudine, nel silenzio della campagna l'uomo stanco del mondo può tornare in relazione con loro, risentirsi fanciullo, provare un risorgimento della propria imaginazione...* Altrove osserva acutamente: *L'effetto delle imagini campestri dipende in massima parte dalla copia delle rimembranze. Così chi descrive un campo di legumi non farà effetto così vivo nè grande nè piacevole come chi descrive un campo di spi-*

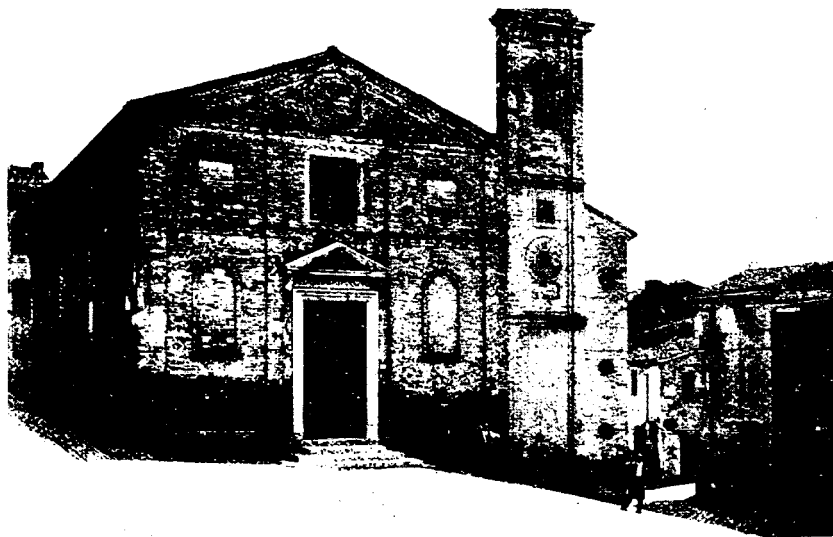
ghe, la messe, la vendemmia e simili cose più note e più consuete.

Egli guardava alla natura così, più che con gli occhi corporei. Le sensazioni che ne traeva gli riuscivano così penetranti da superare i limiti delle cose vedute, diventando quasi uno struggimento dell'essere: *Scontentezza nel provar le sensazioni destatemi dalla vista della campagna, come per non poter andare più addentro e gustarle di più.* Chi, davanti ad uno spettacolo naturale di attrattiva squisita, non ha provato un simile sentimento, come di cosa irraggiunta e, insieme, dilettosissima per i pensieri vaghi e indefiniti che essa ci viene ispirando?

Siamo per tal modo davanti a quello che, nella paesistica leopardiana, può chiamarsi il motivo sovrano, l'ascensione e l'estensione più ideale della nostra sensibilità: al sentimento e all'idea dell'infinito.

Questa idea aleggiava nell'aria ormai romantica della poesia europea e potè venire al giovanetto recanatese dalle pagine del Montesquieu, della Staël, ma trovò in lui tali disposizioni natie da comporvisi in concezioni originali.

Fu, intanto, sensazione più che non idea: *Sdraiato presso un pagliaio, a San Leopardo, sul crepuscolo, vedendo venire un contadino dall'orizzonte... Torre isolata in mezzo all'immenso sereno: come mi spaventasse con quella veduta di infinito.* Una volta preso lo spunto, l'attivissimo spirito del giovane ne svolge via via i più molteplici aspetti visivi, le prospettive più varie, gli scopi più inattesi, i più indovinati rapporti.

L'ERMO COLLE DELL'INFINITO, CREATORE DI SPAZI INTERMINATI E DI SOVRUMANI SILENZI.

LA PIAZZUOLA AVANTI IL PALAZZO LEOPARDI, OVE IL POETA ETERNÒ LA CONSOLANTE ILLUSIONE DEL « SABATO DEL VILLAGGIO ». *(Fot. Stortoni)*

Ponendosi nello stesso piano degli altri contemplatori di panorami, egli pure si compiaceva delle vedute più vaste ed aperte. Ben presto, però, un più affinato intuito lo avverte che anche una veduta ristretta, limitata da qualche impedimento può essere desiderata dall'anima, perchè allora, in luogo della vista, lavora l'immaginazione e il fantastico sottentra al reale, dandoci un senso di maggiore infinito. Giova pertanto qualche ostacolo, qualche limite visivo che vieti all'occhio di veder tutto perchè l'anima veda di più. *Giova* — egli diceva — *una campagna ardita-*

CASA ABITATA DA GIACOMO LEOPARDI NEL 1828 IN FIRENZE. LA CITTA' DI ASPASIA. *(Fot. Avv. E. Biagini)*

mente declive così che l'occhio, in certa lontananza, non arrivi alla valle: e quella di un filare di alberi la cui fine si perda di vista: una fabbrica, una torre che paia alzarsi sola sull'orizzonte, e questo non si veda. Ciò produce un contrasto efficace e sublime tra il finito e l'indefinito.

Simili effetti nascono anche dalla varia distribuzione ed intensità della luce e dal gioco della luce e dell'ombra: quando quella traspaia malcerta e velata o si alterni di zone scure, come sotto un portico, in una loggia elevata, entro una valle, sui colli di cui solo siano dorate le cime.

E quanto si dice della vista, dicasi pure dell'udito: e quel che vale per lo spazio, valga anche per il tempo.

Come egli sente e rende l'impressione d'una torre il cui rilievo fa più profondo l'orizzonte, così prova analoghi effetti per una voce notturna: *Dolor mio nel sentire a tarda notte, seguente al giorno festivo, il canto de' villani passeggeri. Infinità del passato che mi veniva a mente ripensando ai romani così caduti dopo tanto romore... che io paragonava con quella profonda quiete e con quel silenzio, da me avvertito di più per il* risalto *di quella voce.*

E svariatissimi e spesso impensatissimi sono altri particolari e pratici aspetti in cui gli piace di veder rivelarsi queste sue intuizioni feconde.

Quasi prevenendo, ad esempio, gli odierni gusti architettonici, egli considera e tratteggia le impressioni ottiche e gli effetti di vastità nascenti, nei gruppi edilizi, dai rapporti fra le dimensioni. Di una casa, d'un tempio che per grandezza o altezza eccessiva offenda le proporzioni, perdona il difetto per il senso d'immensità che ne viene. Paragonando, in un suo pensiero, le arti belle tra loro, giunge a dire che, dopo la musica, l'arte che più sa di indefinito è l'architettura. Dell'uso dei vestimenti pensava che essi sono fonte *di quel «tressaillement», di quell'ondeggiamento di pensieri e di sentimenti* che idealizza l'amore e ce lo fa più sognante. Diceva che gli odori sono un'imagine dei piaceri umani, perchè lasciano di sè un desiderio forse maggiore che quello di ogni altra sensazione.

E di tutte le sensazioni fu curioso e studioso il poeta: egli seppe tesoreggiare i suoi sensi svolgendone illazioni fantastiche e concepimenti ideali. Perseguì e imaginò armonie di colori, di sapori, di profumi, di suoni: e dell'arte dei suoni trattò a frequenti riprese, per pagine pullulanti di sbocci poetici e di vivaci verità. Leggerlo in quel suo grande Diario è darsi la gioia del più svariato diporto per

paesaggi ideali e quadri coloriti e mossi di vita, di natura, di storia.

Degli spunti, degli abbozzi, dei motivi d'ordine diverso distribuiti entro il grande Diario, molti rimangono a sè, indipendenti da ogni sistema di pensiero o complesso di sentimenti; rimangono di qua dall'arte, come l'attimo o l'ora li dettò, a scatti, a baleni, a frammenti. Altri invece — e il lettore li avrà via via notati — passano nelle prose e nelle poesie di Giacomo, raggiungendo il loro pieno valore nel meditato periodare o nel sinfonico lirismo del tutto. A noi qui interessano i Canti, dove la natura ricompare in scene di ingenua freschezza o di potenza grandiosa, poichè Giacomo Leopardi poetò quasi sempre all'aperto. Se qualche volta egli cantò d'amore — si trattasse di giovanil simpatia per qualche modesta fanciulla o della passione virile per qualche superba bellezza — egli collocò la sua donna sullo sfondo di questo o quel paesaggio, sia esso vagamente accennato o nettamente distinto. In tali visioni la natura entra quasi stimolatrice al sentimento e al sogno del poeta, dei quali a sua volta ripalpita e si colora. Nerina diventa creatura inseparabile dagli odorati colli recanatesi, vivificati dolcemente e malinconicamente di lei. Così il maggio che profuma l'aria e indora le vie e gli orti del borgo intorno alla figura di Silvia, acquista senso nuovissimo dalla fanciulla che tesse e che canta e che fra breve morrà, mentre suade al giovane quel suo stato di sognante emozione. Colei che, ribattezzata in Aspasia, fece in Firenze delirare il poeta, a lui che tentava scordarla, viene evocata in Napoli dal dì sereno, dalle tacenti stelle, e basta a ricreargliela anche solo un profumo di fiori. Anche il creato era dunque invaghito di lei? Ma la passione era stata delusa e il poeta si distrugge l'incanto nel cuore, coinvolgendo la stessa natura nella sua dispettosa vendetta:

Qui su l'arida schiena - Del formidabile monte...
... tuoi cespi solitari intorno spargi, - Odorata ginestra...

su l'erba
qui neghittoso immobile giacendo,
il mar, la terra e il ciel miro, e sorrido.

La sensibilità affettiva di Giacomo non si limitava, del resto all'amore. Avvezzo per tempo a vivere di sè, di tutti i suoi intimi moti, che acquistavano potente rilievo dal precoce diuturno soffrire; attratto, per poetico istinto, dagli spettacoli della terra d'intorno: indotto dal formidabile ingegno a cercar la ragione più profonda e più universa delle cose, rapidamente egli salì, dalle sue singo-

LA DISSEPOLTA POMPEI DA PORTA DEL VESUVIO CONTEMPLA LA CRESTA FUMANTE DEL MINACCIOSO VULCANO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

le sorti, alle sorti di tutti gli uomini; accostò con insistenza fedele, la vita umana all'universo, scoprendovi consensi e dissensi, chiedendo a questo il segreto di quella, e della natura stessa come principio dell'essere o come teatro perenne di scene, di fenomeni e di vicende cosmiche, si creò un proprio sentimento e un tema di alte speculazioni e di fantasticate visioni.

Si dà, nel panorama dei Canti, qualche paesaggio storico d'una cupa magnificenza, come quello in cui Bruto, uscendo dal disastro di Filippi, prima di uccidersi, rinnega la storia e umilia l'umanità, contrapponendo alle sue labili fortune la perennità delle cose, che vi assistono indifferenti nei tempi.

E tu dal mar cui nostro sangue irriga,
candida luna, sorgi,
e l'inquieta notte e la funesta
all'ausonio valor campagna esplori.
Cognati petti il vincitor calpesta,
fremono i poggi, dalle somme vette
Roma antica ruina...

Furono tempi in cui vita e natura si corrispondevano concordi, quando gli uomini, non tocchi nel cuore e nella fantasia dalla fredda ragione e dalla civiltà, sentivano come vive tutte le cose, e le erbe, i fiori, le acque, le stelle, quasi umanate nei miti, corrispondevano, amando e soffrendo, con l'anima del genere umano. Ora non più. La natura ha ritirato il suo sguardo da noi, perchè noi ne disertammo i bei regni e le sane leggi elementari. Tuttavia, sia pure per poco e solo per gli uomini più sensibili, il consenso antico alcune volte ritorna. E il poeta stesso, in qualche suo migliore momento, avverte in quella natura una benignità che lo consola, o, pure riconoscendosi ormai infelice per sempre, gode se riesce a commuoversi nel cospetto della primavera e a sentirsi quasi commiserare da lei.

Persuaso sempre più addentro della insanabile infelicità comune, egli ama affratellarsi con gli umili nella coscienza di questo destino e assistendo, in disparte, al breve illusorio sollievo della quiete dopo la tempesta e alle consolate promesse del sabato.

Egli ha poi certi canti sovrani, dove la concezione umana e naturalistica trova i suoi culmini eccelsi e le sue più vaste effusioni.

C'è l'ora da lui trascorsa sul monte Tabor, colle vicino al borgo, dove concepisce l'idillio a *L'Infinito,* che, di là dalla siepe, dissolve il tempo e lo spazio e le storie degli uomini in un'arcana immensità, in un oceano di silenzi, ove gli è dolce naufragare.

C'è il canto di un pastore errante dell'Asia, cui domina il mistero dell'essere interrogato dall'ingenuo nomade, la cui domanda sale alla luna e ridiscende insoddisfatta. Grandioso poema notturno, dove il panorama asiatico, immenso di terra e di cielo, si effonde come un sogno del creato, tra i cicli perenni degli esseri e un migrar lento di greggi e giri silenziosi di stelle:

Spesso quand'io ti miro
star così muta in sul deserto piano,
che, in suo giro lontano, al ciel
ovver con la mia greggia [*confina;*
seguirmi viaggiando a mano a mano,
e quando miro in cielo arder le
dico fra me pensando: [*stelle*
A che tante facelle?
Che fa l'aria infinita, e quel profondo
infinito seren? che vuol dir questa
solitudine immensa? ed io che sono?

Il povero pastore sapeva ormai di essere un triste viandante, nato al pianto e alla noia, avviato per faticoso cammino al grande abisso del nulla. Ma quasi più solenne di questo umano destino, si spazia nel canto l'eterno mistero del Tutto, avvolto dall'ineffabile fascino della gran notte stellata.

C'è infine, sull'ultimo lembo del mondo poetico leopardiano, la visione del formidabile Vesuvio, dove la natura, vista ormai come matrigna agli uomini, giganteggia nella minaccia degli elementi sterminatori: dove le miriadi d'astri contemplate dall'intento poeta sembrano anch'esse annichilare dai cieli gli orgogli della creatura terrena, ma dove, anche, il poeta, quasi per lasciare ai fratelli un verbo men desolato, invoca l'oblio degli odî e l'alleanza delle anime contro la comune nemica.

Tutto è titanico nel canto, ispirato dall'umile ginestra: l'estro lirico vi ascende dalle misere fortune del mondo alle cosmiche immensità e par che, oltre il destino degli uomini, indovini e renda, veduta a sè e per sè, insieme con le possenti grandezze, non so quale perpetua tragedia nei grembi stessi dell'universo.

Chi percorre la litoranea in territorio d'Ancona, poco oltre Recanati vede sfilare, a man destra, una sequela di pini marittimi fortemente inclinati verso terra come da un'ignota potenza. Laggiù, dove la natura e l'Italia son belle di paesaggi ampiamente ondulati ed effusi di lontananze serene, salienti da un lato alle giogaie d'Appennino e dall'altro continuanti nel mare, laggiù quelle piante selvagge, così violentemente domate e pur gagliarde di resistente vigore, sia che le agiti il vento o la bonaccia le fissi, sembrano, pel passeggero che sa, annunciare una gran vicinanza, gridare in silenzio un gran Nome. Da quasi un secolo l'Italia e il mondo hanno accolto nell'anima, tra i loro più sacri retaggi, quel nome.

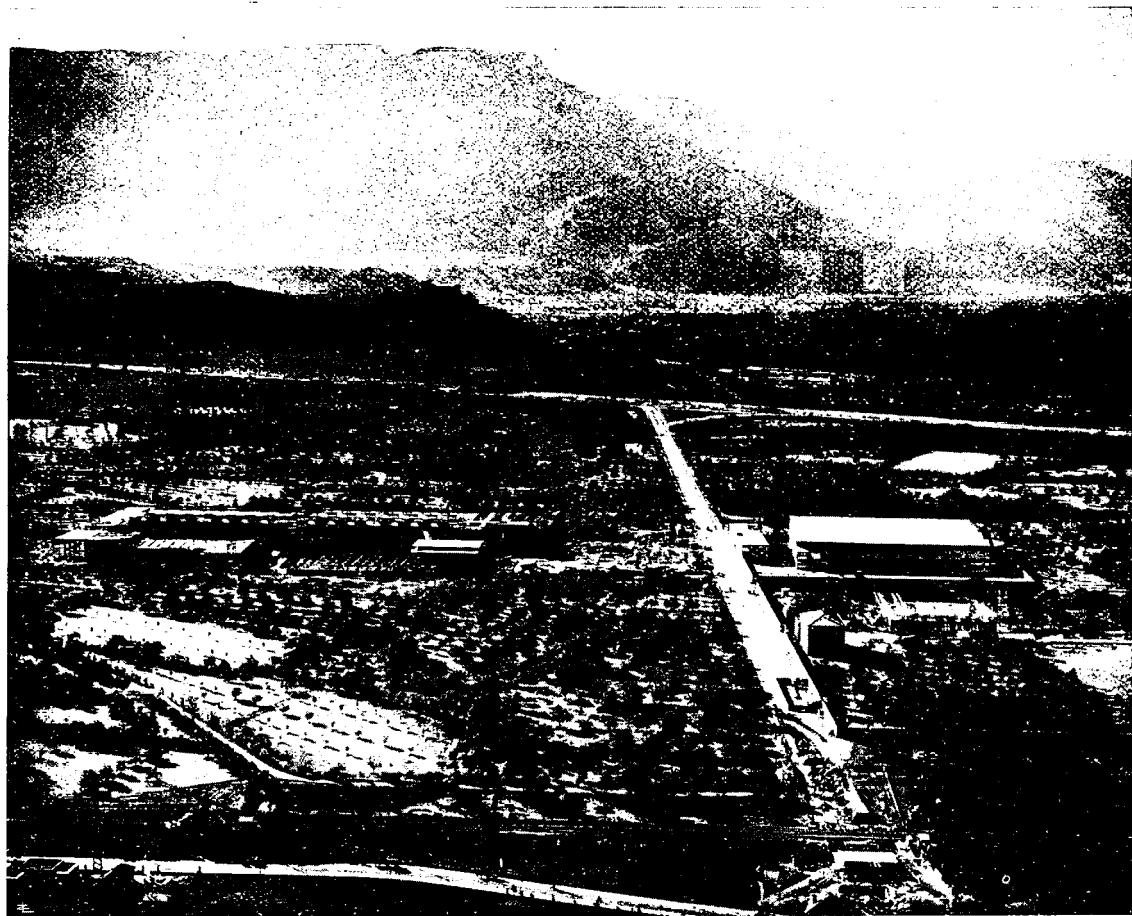
... Solo aspettar sereno - Quel dì ch'io pieghi addormentato il volto - Nel tuo virgineo seno...

Il dolore che in esso si aduna, se potè, gelido pensiero, disdire i valori della vita, vi aderì in ardore di sentimento e, rimpiangendoli perduti, ce li fece, pure fra tanta tristezza, quasi amare di più.

Bene è, del resto, per un popolo, per i popoli, che sorgano a tratti parole ammonitrici, a richiamarli dai troppo facili oblii e dalle lusinghe ingannevoli, che il vero poi smentirà. Se anche quelle parole trascendano a negazioni supreme, quanto esse avran di eccessivo resterà come espressione d'un essere sempre grande nel suo singolo destino: il resto, più rispondente alle comuni necessità, perdura connaturato con noi in austeri insegnamenti di vita.

Fu vanto austero d'Italia l'avere aggiunto il suo Leopardi ai Grandi che diedero un'anima alla sua molteplice terra.

Ciò che in Francia giustamente fu detto di Gian Giacomo Rousseau, può qui ridirsi del Nostro: — Egli spalancò le finestre e invitò gli uomini a guardare. — Nè guardare vuol dire soltanto contemplar quanto di bello, di grande, di mesto, di formidabile offre l'eterno scenario del cosmo: ma trasmettervi uno spirito, investirlo di umanità, far che l'amore, il dolore, la fatica, la gloria, la fede, quasi comunicate alle cose, ci rendano i luoghi nativi più cari, e più fraterno il mondo, e più religioso il creato.

GIOVANNI BERTACCHI

VEDUTA GENERALE DELLA ZONA INDUSTRIALE DA CASTEL FLAVON. *(Fot. Giacomelli)*

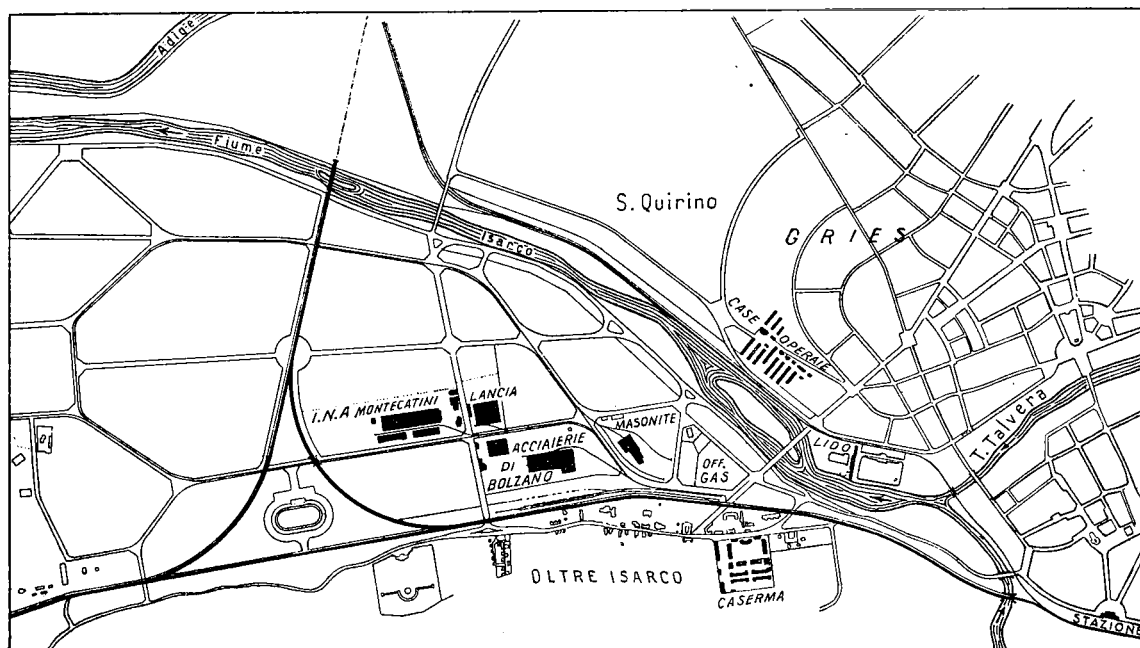
LE GRANDI OPERE DEL REGIME

BOLZANO E LA NUOVA ZONA INDUSTRIALE

Creata nel 1926, la nuova provincia di Bolzano restituiva alla città l'antico carattere di capitale della zona altoatesina, riconoscendole inoltre una delicata funzione morale da svolgere nelle sue relazioni con la Patria. Il Governo fascista, desideroso non solo di infonderle un più largo respiro in un nuovo clima spirituale e politico, ma anche di provvedere adeguatamente e sollecitamente alle sue esigenze economiche e commerciali, stabiliva le direttive di marcia per le quali Merano e le vallate atesine, sempre meglio attrezzate allo scopo, dovevano rifiorire e raggiungere l'importanza di centro di attrazione per tutte le manifestazioni turistiche e sportive; mentre a Bolzano, con accorta divisione di compiti, era assegnata la missione di centro commerciale e industriale. Lavori edilizî e stradali, idraulici e ferroviari, che attendevano da decenni, si sono attuati rapidamente, trasformando in breve l'aspetto e l'anima della nuova provincia di Bolzano.

Per il Capoluogo di essa, il Duce stabiliva due ordini di provvidenze, il primo di carattere urbanistico, consistente nella costruzione di appositi edificî pubblici destinati ad accogliere i nuovi ufficî amministrativi della provincia, e in un piano regolatore per disciplinare l'ampliamento della città, che in breve volgere di anni deve raggiungere i 100.000 abitanti (oggi Bolzano ne conta già 50.000, oltre la guarnigione, in confronto ai 24.000 del 1926). Il secondo ordine di provvidenze mira a imprimere un maggiore stimolo all'attività produttrice, promuovendo il sorgere di nuove industrie, a somiglianza di quanto si è fatto per Venezia, Livorno, Napoli e Trieste. A questo fine fu decisa la formazione

VEDUTA DELLA ZONA INDUSTRIALE DAL SERBATOIO D'ACQUA DELLE ACCIAIERIE DI BOLZANO. *(Fot. Giacomelli)*

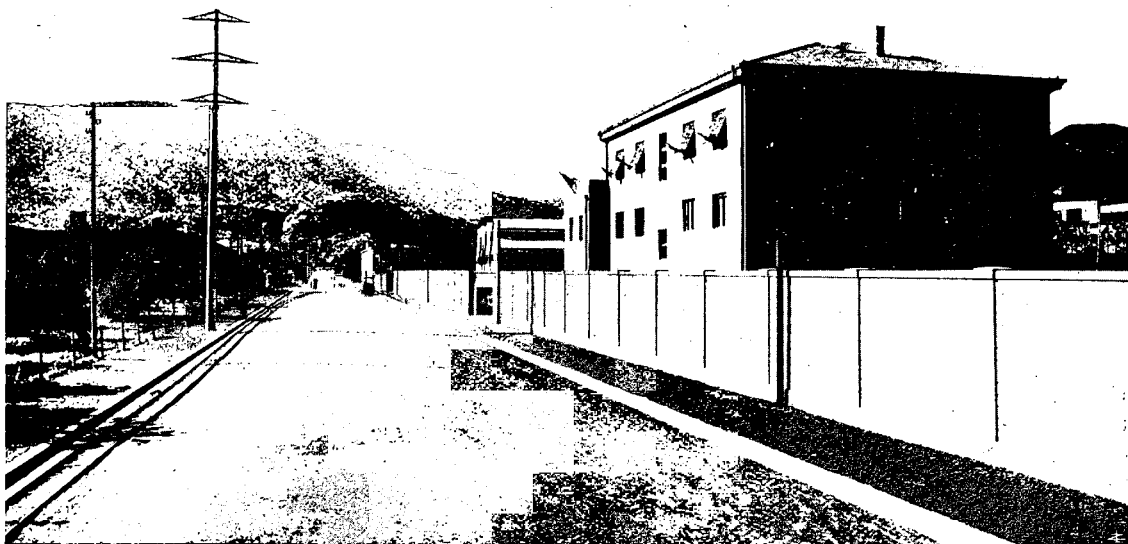
SCHIZZO PLANIMETRICO DELLA ZONA INDUSTRIALE, IN LOCALITA' AGRUZZO. *(Ufficio Tecnico Zona Industriale)*

UN FABBRICATO DEL QUARTIERE OPERAIO A SAN QUIRINO. *(Fot. Giacomelli)*

di una zona industriale per la città di Bolzano, e il 20 febbraio 1935, a Palazzo Venezia, un'accolta dei maggiori esponenti dell'industria italiana prendevano impegno di progettare e costruire i nuovi grandiosi impianti.

Il Prefetto di Bolzano, fedele esecutore degli ordini del Duce, agì prontamente sul Comune, il quale, con alacre spirito di collaborazione, designò subito, in località Agruzzo, un'area di 300 ettari, stabilendo un adeguato piano regolatore della zona. Di questi 3.000.000 di mq. sono a tutt'oggi occupati mq. 150.000, per strade, piazze ed impianti di servizî pubblici, 320.000 per stabilimenti in costruzione, e sono già concessi in opzione mq. 220.000 per eventuali ampliamenti delle nuove industrie.

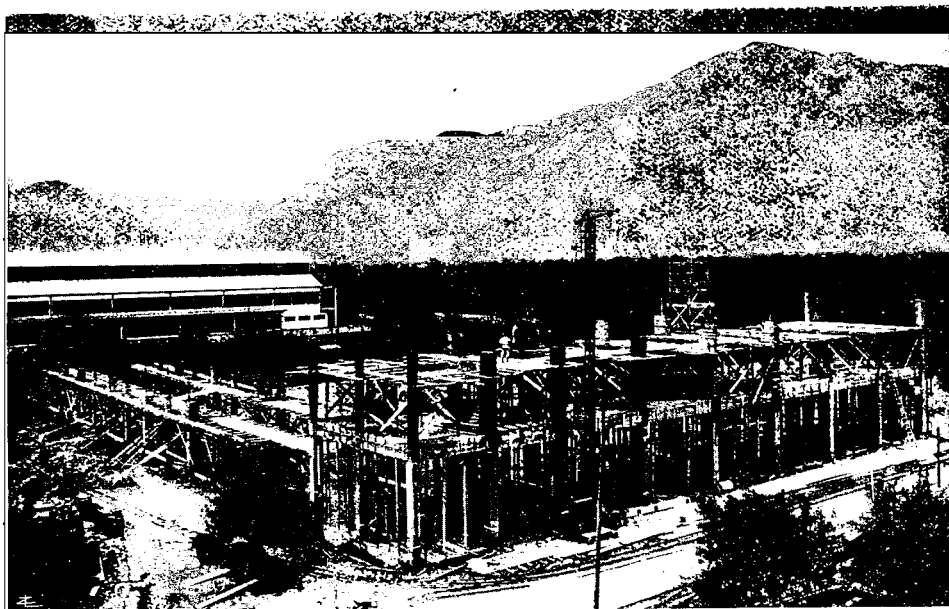
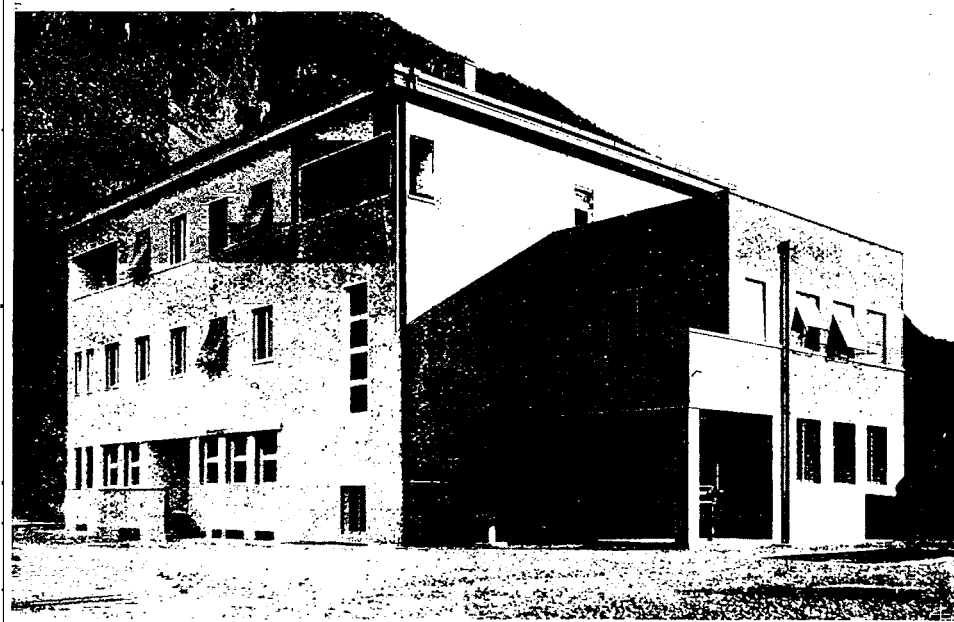
Poichè l'Agruzzo è tutto sistemato e coltivato a frutteto, parve sulle prime che la formazione della Zona Industriale distruggesse un patrimonio agricolo di notevole importanza; ma basta citare alcune cifre per controbattere l'errata credenza. L'Agruzzo ha una estensione totale di oltre 2000 ettari; i 300 ettari impegnati per la Zona Industriale ne costituiscono poco più della settima parte; ma la occupazione effettiva si riduce attualmente a soli 30 ettari, poichè la utilizzazione totale della zona a scopo industriale avverrà necessariamente in un lungo decorso di anni, mentre va continuamente ampliandosi la sistemazione a frutteto di tutto il territorio sulla sinistra e sulla destra dell'Adige, da Bolzano a Merano, per un'estensione di diecine di migliaia di ettari.

Questa grande iniziativa, voluta dal Duce a vantaggio di Bolzano, sarà una concreta affermazione delle energie realizzatrici della nostra razza. Essa ha trovato una confortante ed immediata rispondenza nelle forze vive dell'industria italiana ed un grande fervore di consensi e di azione in tutti gli Enti locali. Il Comune si è assunto l'onere della sistemazione della zona e della organizzazione dei servizî pubblici relativi, le Ferrovie dello Stato hanno quasi condotto a termine un sottopassaggio alla linea ferroviaria Bolzano-Trento per il diretto collegamento fra la strada del Brennero e la nuova trasversale della Zona. Alcuni chilometri di binarî sono già stesi per il raccordo dei nuovi impianti con l'apposito parco ferroviario. L'Istituto per le Case Popolari ed Economiche di Bolzano ha secondato alacremente il sorgere dei nuovi stabilimenti, iniziando la costruzione di quattro gruppi di case, che entro il primo semestre del 1937 provvederanno 2000 locali di alloggio alle maestranze; ed è già noto che le case popolari di Bolzano saranno fra le migliori d'Italia per la razionale distribuzione dei locali, per l'accuratezza e finitezza dei particolari costruttivi, per la modicità dei costi e dei prezzi.

L'apporto dell'industria italiana allo sviluppo della nuova Zona industriale di Bolzano, che sorge ultima fra le consorelle di altre città, è stato addirittura imponente: quattro fra le maggiori industrie nostrane hanno accaparrato, tra aree di immediata occupazione ed aree previste per successivi ingrandimenti, oltre un quinto della superficie totale della Zona; lo stabilimento della «Lancia» di Torino darà lavoro a 400 operai, con una produzione mensile di circa 200 tonnellate di getti di metalli diversi. L'installa-

LA STRADA TRASVERSALE DELLA ZONA VISTA DALLA LINEA FERROVIARIA VERONA-BOLZANO. *(Fot. Giacomelli)*

zione dei macchinarî modernissimi avverrà, in questo nuovo stabilimento industriale, con un ritmo che consenta una produzione a ciclo, per modo che le fasi di lavorazione si susseguano con criterî di continuità nel tempo e nello spazio. Tutto il complesso risponderà ai recenti criterî di un lavoro scientificamente controllato.

La Società Anonima Acciaierie di Bolzano, costituita dal gruppo « Falck », si propone di erigere uno stabilimento per la produzione di tutta la gamma degli acciai speciali per utensili, per costruzione, per pezzi caratteristici di macchine e motori, acciai inossidabili, ecc. Lo stabilimento occuperà un'area di 115.000 mq.

LA STRADA TRASVERSALE DELLA ZONA VISTA DALL'ARGINE DEL FIUME ISARCO. *(Fot. Giacomelli)*

UNO DEI CAPANNONI DELLE ACCIAIERIE DI BOLZANO.

(Fot. Giacomelli)

I LUMINOSI UFFICI DELLE ACCIAIERIE DI BOLZANO.

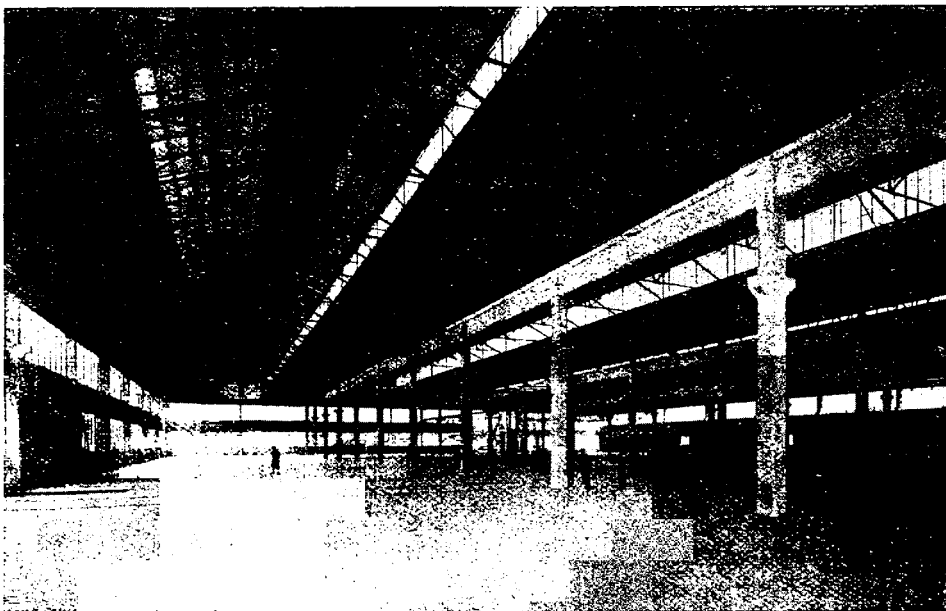
(Fot. Giacomelli)

Un'altra grande industria, sorta col preciso intento di emancipare il nostro Paese, nei limiti del possibile, dal pesante e spesso esoso fardello dell'importazione dei metalli non ferrosi e segnatamente del rame, è quella dell'« I. N. A. », che produrrà da 7000 a 9000 tonnellate annue di alluminio metallico, valutabile a circa 50 milioni di lire annue e capace di alimentare un complesso di industrie aderenti, darà sicuro sostentamento a circa 2000 famiglie. Dalle miniere di bauxite dell'Istria, alla fabbrica di Porto Marghera (dove la bauxite viene trasformata in allumina); dallo stabilimento di Bolzano a quello di anodi a Narni, dai vari impianti di laminazione, trafilatura, fonderia, forgiatura, sino alle fabbriche di oggetti finiti, la nuova industria impiegherà oltre 6 milioni di ore di lavoro offerto a braccia italiane, con un prodotto annuo valutabile a circa 80 milioni di lire, costituito già per il 97 % esclusivamente di materie prime, energia e lavoro nazionali.

Un materiale di particolare interesse per il nostro mercato verrà prodotto negli Stabilimenti della Società Anonima Fratelli Feltrinelli, la quale, in accordo con una consorella americana, lancerà un nuovo prodotto, la « Masonite », che può definirsi il legno ricostituito, dopo essere stato sfibrato. Questo materiale, per le sue spic-

VEDUTA GENERALE DELLO STABILIMENTO «LANCIA».

(Fot. Giacomelli)

LA VASTA FONDERIA DELLO STABILIMENTO «LANCIA».

(Fot. Giacomelli)

cate caratteristiche di indeformabilità, di durezza, di compattezza e di omogeneità, va trovando sempre maggiore applicazione nell' edilizia, negli impianti frigoriferi, nella costruzione dei veicoli di ogni tipo, nella marina, nel mobilio e nell' arredamento in genere. Nuovi orizzonti, quindi, si aprono all'industria italiana.

Tra le iniziative minori, sono già in avanzata costruzione gli impianti di una fonderia di ghisa, di una segheria di legnami, di una tintoria; mentre si stanno concretando i progetti per il sollecito impianto di altre industrie.

La nuova Zona Industriale di Bolzano, testè inaugurata, appartiene alle grandi iniziative del Regime, che fonda città, redime le terre, ha conquistato l'Impero.

Da questa succinta rassegna, che mostra con quanto fervore si va attuando la Zona Industriale di Bolzano, dal Duce nostro ideata e voluta, si trae motivo di orgoglioso compiacimento per le virtù della nostra razza, che ha trovato in sè e nel nuovo regime forza, energia e mezzi per creare dal nullo, o quasi, una potente città industriale all'estremo lembo della Patria, simbolo e documento della nostra incrollabile volontà.

EMILIO EMMER

GALLERIA DI SERVIZIO DELLE SALE FORNI DELLA INDUSTRIA NAZIONALE ALLUMINIO (MONTECATINI). *(Fot. Giacomelli)*

VEDUTA GENERALE DAL LATO DI LEVANTE DELLO STABILIMENTO DELLA INDUSTRIA NAZIONALE ALLUMINIO. *(Fot. Giacomelli)*

LA PIU' SPORTIVA PRINCIPESSA DEL MONDO

Chi vive lontano dalle Corti, cioè la quasi totalità dei mortali, imagina ancor oggi una Reggia come un palazzo fiabesco, pieno di tutti gli splendori, popolato da personaggi stilizzati nelle sfolgoranti uniformi, inchinantisi fino a terra al passaggio dei Sovrani; i quali, stringendo in pugno lo scettro, incedono austeri, maestosi e compassati come automi attraverso gli androni e le sale, per andare ad assidersi sugli scranni del trono a dare udienza.

Alcunchè di simile accadrà forse tuttora in qualche Reggia di questo mondo, ma questo fastoso e antiquato cerimoniale non ha nulla a che fare con quello della Corte d'Italia, dove le LL. MM. RR. e II. Vittorio Emanuele III ed Elena regnano nella più completa e schietta semplicità.

Eulalia di Borbone così descrive, in un suo libro recentemente apparso (1), un pranzo a Corte, a cui fu invitata dai nostri Sovrani, insieme con l'amica sua Contessa Pereira: « ...Fui molto impressionata dall'estrema semplicità delle usanze dei Reali in Quirinale. Vittorio Emanuele stesso, circondato dai suoi ufficiali d'ordinanza, ci aspettava all'ingresso del Palazzo per condurci nella sala, dove ci aspettava la Regina, assai modestamente vestita, con i suoi figli.

« Il pranzo fu semplice, di una squisita intimità, con una sola dama d'onore. Potei conoscere le abitudini della bella Montenegrina che, sorridendo con la più grande naturalezza, mi parlò delle sue cure per la casa e per i figli.

« La Regina è infatti la migliore e la più modesta delle madri di famiglia, adorata dal marito

(1) Eulalia di Borbone: *Nelle Corti d'Europa* - Fratelli Treves, Milano 1936.

e dai figli e da tutti coloro che la circondano. Non dame di corte che soprintendano all'abbigliamento, non cameriste che assistano alla toletta della principessina Maria, che si veste da sola e riordina personalmente la sua camera, come usava fare sua madre da giovinetta. Vi sono dei sovrani detronizzati e ricchi industriali che fanno una vita assai più lussuosa di questi sovrani esemplari. Vittorio Emanuele è sempre il medesimo uomo affabile e semplice, appassionato collezionista e studioso, che conobbi or sono 40 anni alla Corte d'Inghilterra, quando era principe di Napoli. Quanto alla regina Elena, nata principessa del Montenegro, non ha mutato le abitudini semplici della sua giovinezza. La sua pura bellezza greca le valse un trono, ma ella è rimasta la figlia del re leggendario che, come in una scena pastorale, rendeva personalmente giustizia ai suoi sudditi.

« Vittorio Emanuele ed Elena hanno fatto un matrimonio d'amore e vivono in perfetta armonia, circondati dal rispetto di tutti. Mai nessuna ombra sfiorò la tranquillità di questa famiglia,

Questa fotografia, come le altre che precedono e seguono, furono eseguite dall'egregio nostro Collaboratore, durante una partita di caccia dello scorso autunno nella Reale Tenuta di San Rossore, e costituiscono una documentazione inedita ed eccezionalmente interessante dell'attività sportiva della Principessa Jolanda che il lettore può qui ammirare in compagnia del suo stallone berbero « Borak » e dei suoi cani preferiti, nei più diversi atteggiamenti e momenti della caccia, suo sport preferito.

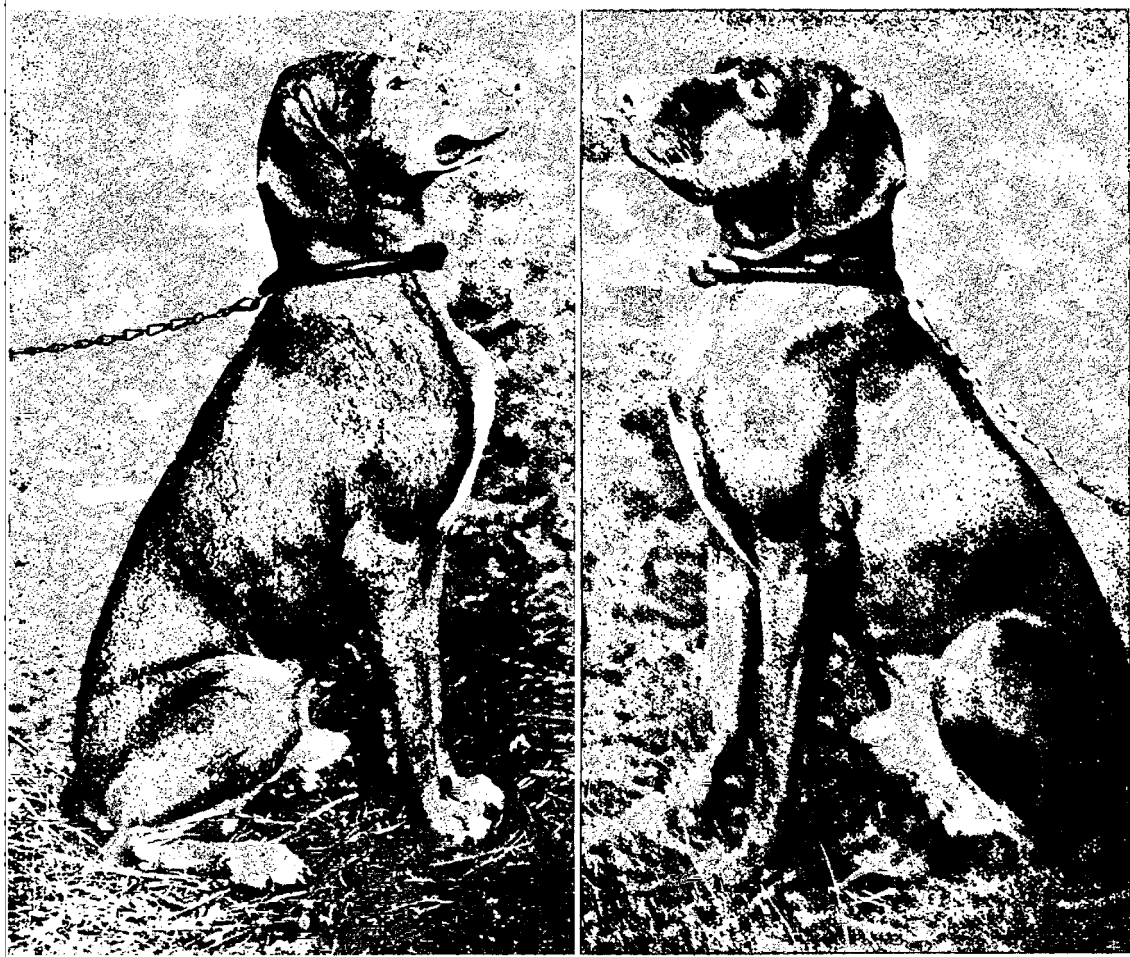
che fa una vita ritirata, ma piena di un'affettuosa intimità: fiore che sboccia raramente nelle reggie di questo mondo ».

Educata in questi principî, come poteva la primogenita dei Sovrani d'Italia non crescere amante della vita semplice e modesta, tutta imperniata sulle intime gioie della famiglia?

Non appena Jolanda aprì gli occhi alla luce, nel tepore di una primaverile alba romana, ricevette da un vivido raggio di sole il crisma delle sue luminose aspirazioni future; fuori, le rondini intrecciavano voli e stridevano gioconde. Già la natura la chiamava all'aperto, a godersi l'aria pura, il profumo dei fiori, il verde della campagna e il cielo sereno, che sono le maggiori attrattive del creato, di cui nemmeno una figlia di re può schivare il fascino irresistibile. Jolanda crebbe sana, bella e vivace, sotto gli occhi ammirati degli augusti Genitori e di tutto il popolo italiano, che la idolatrava.

Le prime manifestazioni ginniche di quella che doveva poi divenire la più sportiva principessa reale del mondo, risalgono... ai non infrequenti capitomboli dalle sedie, quando le gambette non la reggevano ancora.

Poi, sbrigliatasi prestissimo dalle dande, afferrate con le fragili manine le redini lucenti di un focoso destriero... di legno, dono graditissimo della Madre, per delle ore di seguito la piccola non si stancava di spronarlo ai galoppi più sfrenati della sua fantasia; certo già pregustando nell'intimo le emozioni che dovevano poi procurarle i più generosi puro sangue delle scuderie reali, condotti con fermezza all'ostacolo.

In seguito, quando fu più grandicella, le venne fatto omaggio di alcuni somarelli sardi, i quali si prestarono, docili e pazienti, alle prime esercitazioni della Principessa, che divenne presto così brava da promuoversi a maestra di equitazione delle sorelline.

« BETHIAR » E SUO FIGLIO « DELFINO », BELLISSIMI BRACCHI UNGHERESI DI S. E. IL CONTE CARLO CALVI DI BERGOLO.

ED ECCO « ROLLINO », L'OTTIMO BRACCO TEDESCO DELLA PRINCIPESSA JOLANDA, NELLA CARATTERISTICA POSIZIONE DI « FERMA ».

Al settimo compleanno doveva poi giungere in San Rossore la meraviglia delle meraviglie: una coppia di *poney*, dono di S. M. il Re; di cavallini in carne ed ossa, ma di proporzioni ridotte, cavallini in miniatura.

La gioia di Jolanda fu al colmo: non si stancava di rimirarli mentre mangiavano nella scuderia, di accarezzarne la criniera serica e il collo di raso, o di porger loro le zollette di zucchero di cui erano ghiottissimi, e infine di montarli nelle ore stabilite.

Ma un d'essi, non ancor domo, si mostrava, anzi, piuttosto ombroso: e fu proprio cavalcando quest'ultimo che la piccola ricevette il battesimo del fuoco. Di fuoco si trattava veramente, perchè fu un colpo di fucile, sparato da Re Vittorio nella selva vicina, che spaventò la bestiola montata dalla Principessina, volgendola in fuga improvvisa. Jolanda non si perdette d'animo: strinse più forte le ginocchia, s'incollò alla sella, divenne addirittura una cosa sola col cavallino imbizzarrito, e anzichè trattenerlo, ne mollò le redini e ne secondò il galoppo entro i sentieri del bosco, ov'erasi avventurato... Che lunga corsa, che velocità inebriante, quali indimenticabili emozioni, nell'insinuarsi, a quell'andatura travolgente, tra i cespugli e gli arbusti! Poi, infine, il *poney* fu domato un po' dalla stanchezza e più ancora dal polso ferreo della padroncina, e nuovamente obbedì alle redini, rompendo dall'impetuoso galoppo al trotto e dal trotto al passo e lasciandosi guidare, docile, verso la stalla.

Intanto l'amore della Principessa Jolanda per le bestie si manifestava in mille guise: essa non amava soltanto i cavalli, ma anche i conigli di elette razze e i polli cinesi, che popolavano uno speciale recinto del Gombo (simile a un'arca di Noè vista col canocchiale rovesciato) insieme alle caprettine e alle pecorelle, e ai cani di ogni genere, specialmente cani da caccia del suo augusto Genitore. In questo suo affetto si rivelava a pieno l'amore per quello *sport*, che doveva sommergere presto ogni sua altra predilezione: l'amore per la caccia. Ed ella fu prima cinofila, poi cacciatrice. Aveva i suoi particolari allevamenti di cani, e quando compariva sulla soglia del canile, era tutto un guaire di cucciolini scodinzolanti, un uggiolare di cani adulti che starnutivano a festa e correvano a lambire quella delicatissima mano, che aveva per loro tenerezze così commoventi e leccornie così prelibate. I progressi di cacciatrice della Principessa Jolanda sono documentati in tutte le loro fasi dalle numerose e disparate armi ch'ella conserva gelosamente nel suo piccolo arsenale. Si va dagli innocui schioppi a canna di latta, ci-

« PLUK », ALTRO MAGNIFICO BRACCO TEDESCO DELLA PRINCIPESSA JOLANDA.

melio dei bambini di tutto il mondo, alle carabine ad aria compressa, dalla balestra alla carabina Flobert, dai fucili del 32 e del 28 alla doppietta del 20, calibro massimo da lei adoperato, del quale ancor'oggi si serve per tutta caccia.

Ogni vero cacciatore intuisce quali dovettero essere le ineffabili, indimenticabili emozioni della piccola seguace di Diana ai primi successi nelle stoccate a volo agli uccelli, o nel fermare in piena corsa lepri e conigli selvatici, e grandissima pure dev'essere stata la soddisfazione dei Sovrani, che le furono guida in quest'esercizio salutare, vedendo i rapidi progressi della loro figlioletta e allieva, la quale preferiva alle prime luci dell'alba accompagnarli nei freddi capanni per dar la caccia agli acquatici e seguirli coi cani nelle praterie gelate dalla brina o nei boschi roridi di rugiada, saturandosi le vesti di umidità, piuttosto che starsene a poltrire ancora per delle ore nel dolce tepore delle coltri.

La conflagrazione europea sorprese Re Vittorio tra le gravi cure dello Stato e le intime gioie della famiglia. Da quel momento egli fu il « Re Soldato », che percorse incessantemente i settori più battuti del fronte, per rendersi conto personalmente della situazione del nostro esercito; che fe-

ce soste ai Comandi per rendersi conto delle azioni in corso o in preparazione; che si fermò nei trinceramenti a parlare coi soldati, chiedendo notizie delle loro famiglie, confortandoli con l'esempio e con la parola.

S. M. la Regina, soffocando nel suo intimo le proprie ansie per l'Augusto Sposo, e facendo voti per la vittoria delle nostre armi, si prodigò invece in opere benefiche e nell'assistenza ai feriti, che volle far ricoverare anche in un ospedale improvvisato nella stessa Reggia. A questa assistenza morale volle partecipare anche l' adolescente Principessa Jolanda. I suoi occhioni neri e lucenti di pietà contribuirono spesso a lenire le piaghe dolorose dei feriti e a sollevare i cuori abbattuti alla speranza.

Finì la guerra con la vittoria delle nostre armi. Tornarono i soldati d'Italia: tornò il Re Soldato alle cure interne dello Stato e alle intime gioie della Sua regale famiglia, che lo consolava delle sopraggiunte amarezze.

Jolanda riprese con nuova lena gli *sports* preferiti: divenne sempre più valente e più audace nell'equitazione, sempre più appassionata per la caccia, sempre più esperta tiratrice.

Tra gli esercizi sportivi nacque l'amore e nel-

la primavera luminosa del 1923 si celebrarono le nozze della Principessa amazzone e cacciatrice col Conte Carlo Calvi di Bergolo, gran cavaliere e appassionato di tutti gli *sports* cari a Jolanda di Savoia.

Vita movimentatissima per le LL. EE. i Conti Calvi è quella che s'inizia da questo momento: concorsi ippici, mostre canine, gare automobilistiche, aviatorie, di tiro a volo, raduni di canottaggio e sciatorî li hanno sempre presenti, spesso partecipanti. Molte mostre e le principali gare vantano anzi l'alto patronato di S. E. la Contessa Calvi di Bergolo.

Le partite di caccia, a cui prendono parte in ogni regione d'Italia, si susseguono a breve distanza, in tempo di apertura. Rollino e Pluk, bracchi tedeschi di S. E. la Contessa, Delfino e Bethiar, bracchi ungheresi di S. E. il Conte, e i restoni italiani e gli altri magnifici cani da caccia hanno un bel da fare per seguire i loro padroni oggi, domani e... posdomani!

Ma sopra a tutto stanno le cure materne; perchè la primogenita dei nostri Sovrani, prima che amazzone, prima che cacciatrice è, come S. M. la Regina Elena, madre amorosa. Certo Ella ricorderà che a sei anni l'augusta Madre le aveva donato una piccola, ma perfetta macchina da cucire, fatta in modo da non mettere in pericolo le sue minuscole dita, per cucire con essa gli orli ai pannolini dei bimbi poveri. E ricorderà pure che il 1° giugno del 1909, quando Ella compì gli otto anni, la Madre volle farle conoscere tutti i 250 orfani ricoverati in Roma, preparando per essi — con l'aiuto dei figli — un pranzo che li ristorasse, nel salone da ballo della Reggia.

Chi sa quante volte Ella rammemora alle sue bambine quella macchina da cucire e il santo scopo a cui serviva; e chi sa che le piccole non Le abbiano chiesto anch'esse un dono simile, per cucire qualche piccolo indumento destinato a bambini infelici!

Tutte e tre le bimbe, Maria Ludovica, Vittoria e Guia, frequentano regolarmente, con ottimi risultati, l'Istituto parificato delle Figlie dei Militari. La maggiore, di 13 anni, frequenta la III classe ginnasiale. Il maschio, Pier Francesco, non avendo ancora tre anni, non va a scuola; ma S. E. la Contessa già gli insegna pazientemente tante utili nozioni, che quando incomincerà gli studî salterà le classi a due a due, premio meritato a questa sua precoce ginnastica mentale, costantemente accompagnata a quella fisica. Tutti i figliuoli della Principessa sono robusti, sani e svelti, amanti della vita all'aperto e amici delle bestie. Quando sono in campagna trascorrono ore di vivace allegria coi loro cagnetti, coi ciuchini sardi, coi polli e coi conigli. Tutte e tre le bimbe sanno nuotare benissimo e ancor meglio andare in bicicletta. La maggiore monta già a cavallo con elegante disinvoltura ed ha già ucciso dei conigli selvatici, dei fagiani e delle lepri, col suo piccolo fucile di calibro 28.

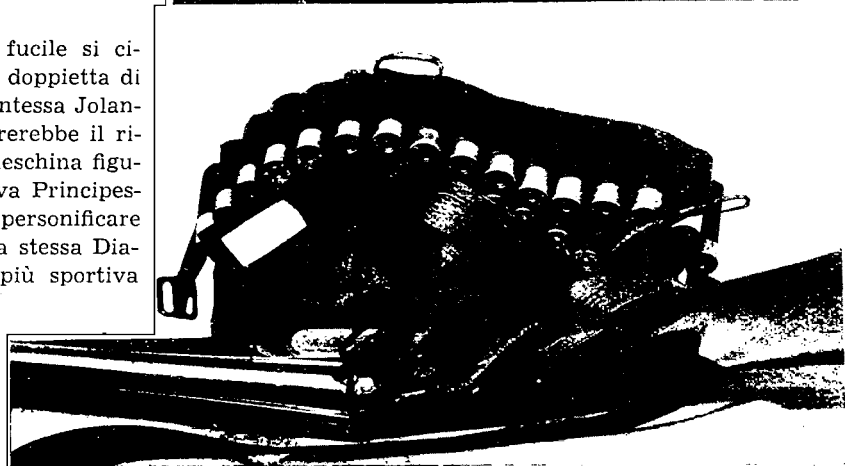
Nel periodo della sua residenza invernale a Torino, S. E. la Contessa

Calvi, assorbita dalle cure familiari e da quelle di molte benefiche istituzioni cittadine (è anche Presidente dell'opera degli anormali psichici della città), può dedicarsi assai meno ai suoi *sports* preferiti; ciò nonostante monta giornalmente a cavallo, tempo permettendo, insieme con S. E. il Conte, Comandante il Reggimento Nizza Cavalleria, e prende parte alle cacce a cavallo.

La domenica le LL. EE. vanno di solito a caccia nei dintorni, accompagnati da alcuni amici; e quando la caccia è chiusa, si dedicano invece agli *sports* invernali.

In autunno, non manca mai un viaggetto a scopo venatorio in Sardegna, ad invito dei Conti di Sant'Elia, presso i quali si trattengono una quindicina di giorni. Quasi ogni anno partecipano a cacciate al camoscio e ai galli di monte sulle Prealpi, e accettano di prender parte a qualche battuta alle starne o ai fagiani, organizzata da amici proprietari di riserve, nel Senese. Non disdegnano poi intervenire a partite di caccia alle allodole in Maremma, nel culmine del passo, e ottengono eccezionali medie di vittime sparando a questi uccelletti che hanno il volo difficile, all'alzata, quasi quanto i beccaccini.

In San Rossore, ospiti dei Sovrani, trascorrono lunghi periodi in assoluto raccoglimento e in una quiete idilliaca: talvolta organizzano gare di tiro al piccione e, in gennaio, dànno una «caccerella» al cinghiale, alla quale invitano alcuni buoni fucili, perchè il terreno da circuire è amplissimo e bisogna supplire col piombo ben diretto e ben centrato alla rarità delle poste.

Ma qualunque buon fucile si cimentasse in gara con la doppietta di calibro 20 di S. E. la Contessa Jolanda Calvi di Bergolo correrebbe il rischio di far una assai meschina figura, perchè la più sportiva Principessa del mondo può ben personificare per bellezza ed abilità la stessa Diana cacciatrice, cioè la più sportiva dea della mitologia.

Testo e fotografie di

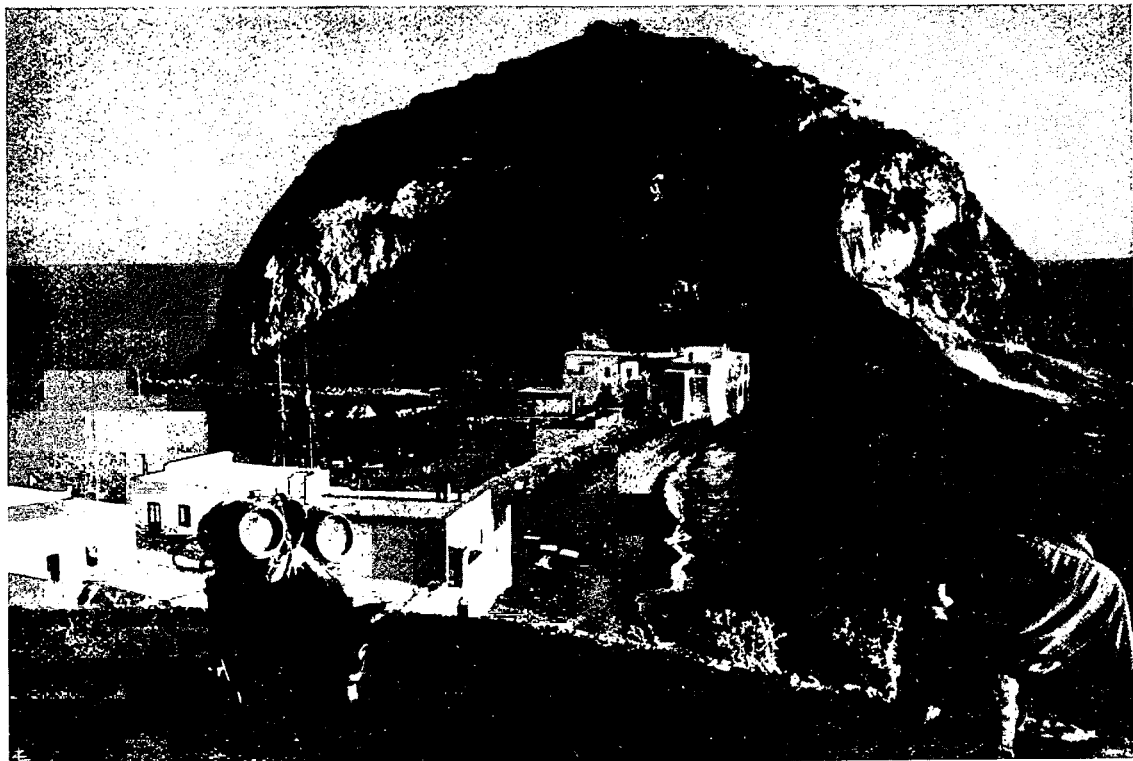
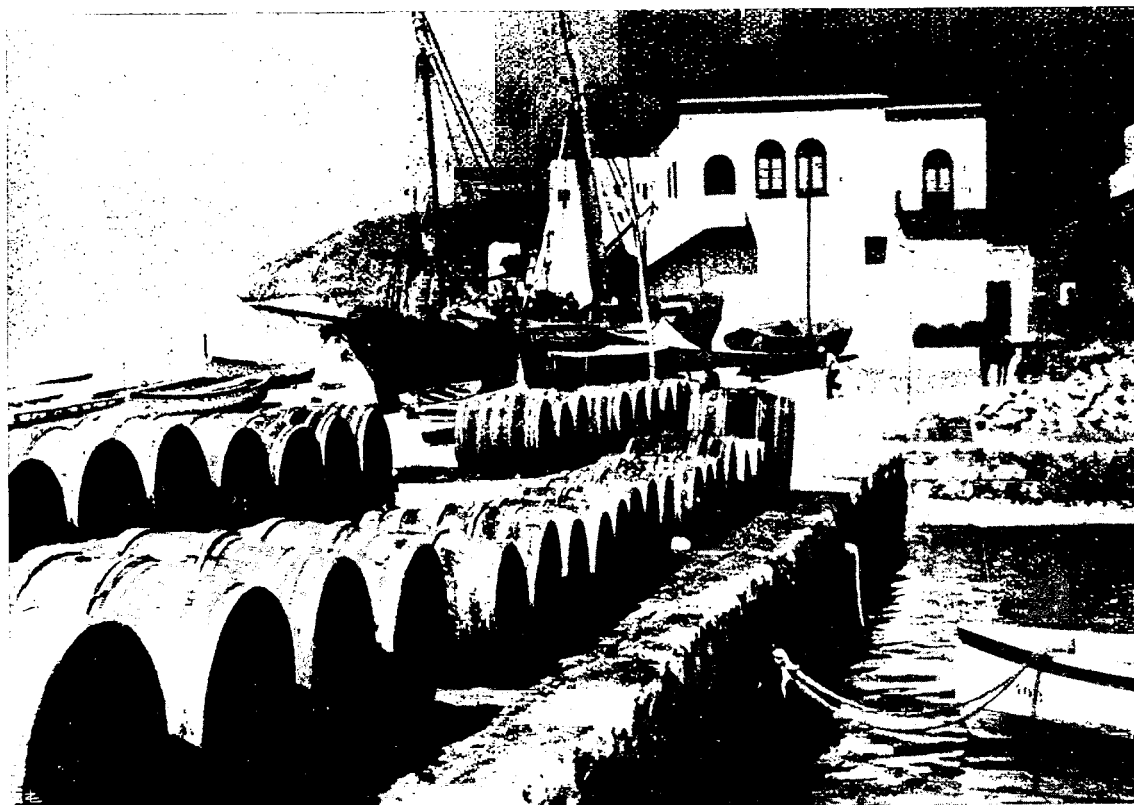
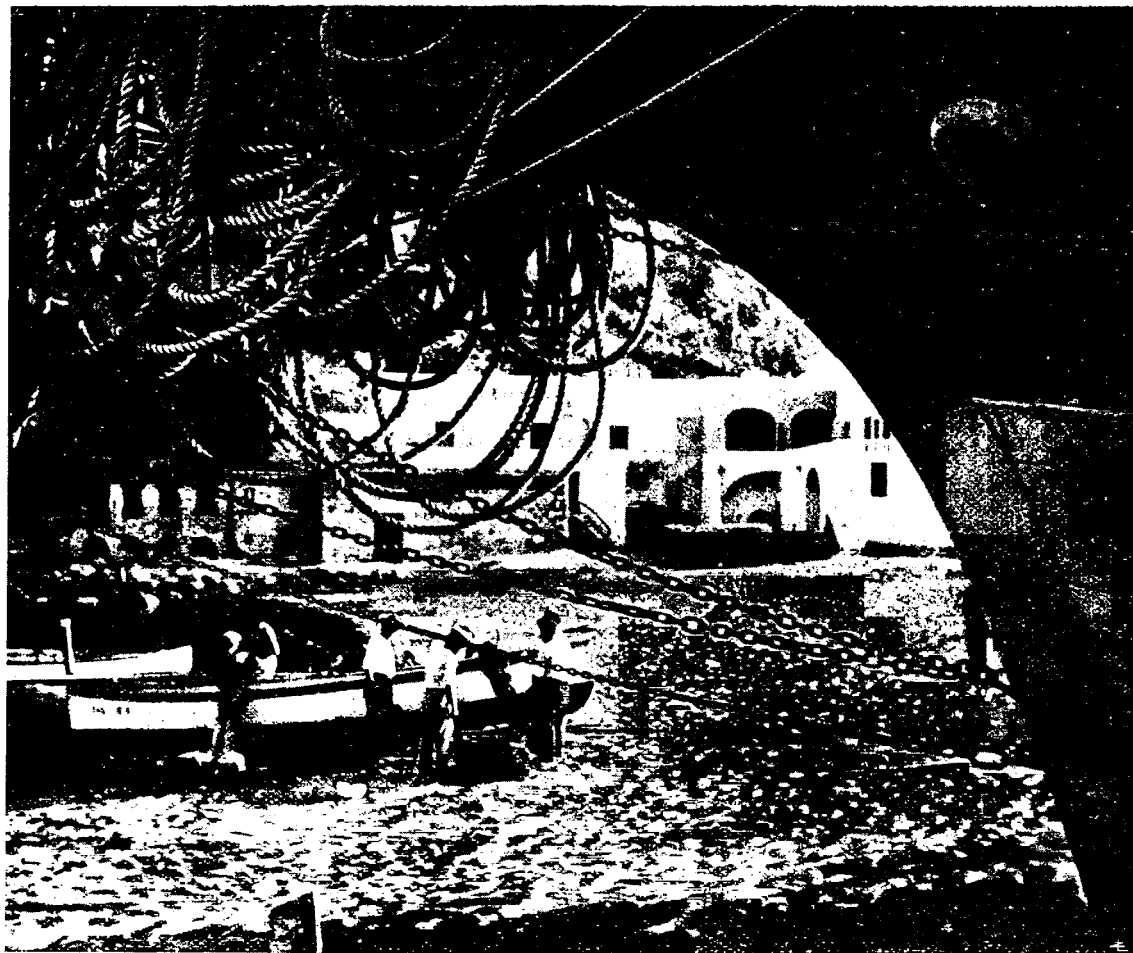
ERMANNO BIAGINI

VAGABONDAGGI PARTENOPEI

SANT'ANGELO D'ISCHIA

Verso l'estrema parte dell'isola d'Ischia, in alto, in un trionfo di vegetazioni, tra le sfumature di verde che variano da una collina all'altra a seconda delle macchie di frutteti, di viti o di forre che coprono i declivi, ecco la piccola chiesetta di Sant'Angelo d'Ischia, che dà nome al pittoresco casale. Un isolotto avanzato ed unito alla terraferma da una specie di piccolo istmo. Fu piazzaforte al tempo delle guerre aragonesi ed angioine. Della regia torre eretta per custodia delle coste e crollata per esplosione di bombarde nella battaglia tra la flotta anglosicula ed il presidio reale, al tempo dell'occupazione francese, non restano che miserevoli ruderi. Malinconia dei ricordi!

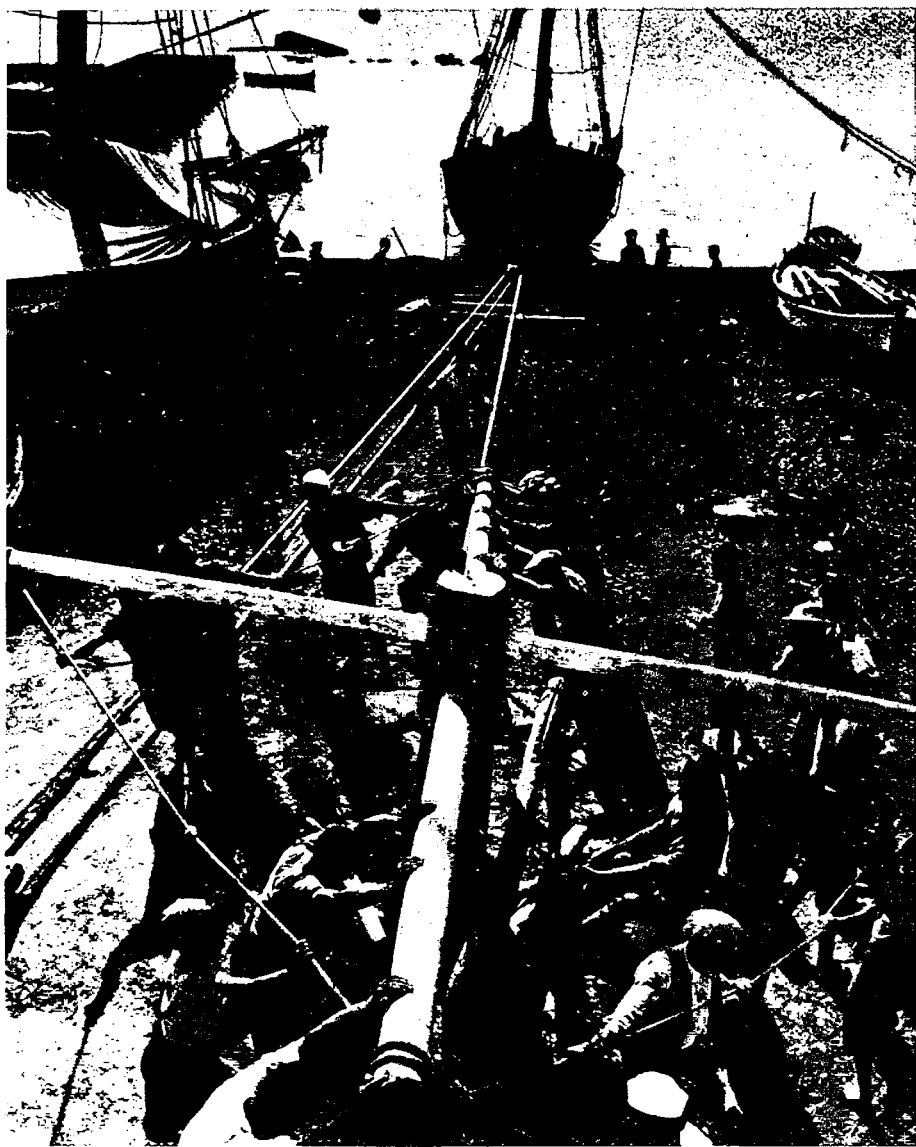
Dell'isola di Ischia, dalla parte più meridionale alla estrema punta occidentale di Forio, quella di Sant'Angelo è la insenatura più pittoresca, più luminosa, più densa di vicende vulcaniche, che ne rendono il suolo addirittura un'unica sorgente viva di acque minerali e di caverne naturali per i bagni. Che se ne siano giovati i Romani antichissimi, e ancora prima di essi gli Etruschi e i Greci, non è dubbio. E' di poco più di un cinquantennio l'episodio di alcuni pescatori di Succivo — una valle racchiusa tra i casali e le campagne di Panza e Serrara Fontana — i quali, sedotti dal « tesoro » promesso in sogno ad uno stagnino del luogo, e scavando nella sabbia, rinvennero, se non la ricchezza, alcune monete di bronzo di epoca romano-etrusca, documento di un'antichissima vita civile su queste spiagge.

Si stende Sant'Angelo alle pendici del promontorio e si inerpica e si fraziona in collinette, come minuscoli casolari su di un presepe. Vita contemplativa e patriarcale quella dei Santangiolesi, la quale trova una mistica rispondenza nella mentalità e nello spirito degli isolani e dei villeggianti tedeschi — quasi unici stranieri — i quali, scoperta la bellezza dell'isola, le rimangono da anni fedeli. Una grande pace è nell'aria. Solitudine. Silenzio. Niente ufficio postale, niente ufficio telegrafonico. Le notizie urgenti « all'armatore », all'isolano o al forestiero, si fermano a Serrara Fontana, piccolo Comune lontanissimo sulla montagna. Dalla scorciatoia mal tracciata ed irta di masse di lava, di ciottoli e di asperità del terreno una vecchietta, mummifica-

ALL'OMBRA DEL « GOZZO » TIRATO IN SECCO, SI PREPARANO LE RETI, LE « MASSE » E GLI UTENSILI PER LA PESCA NOTTURNA AL LUME ROSSASTRO E INSIDIOSO DELLE « LAMPARE ». *(Fot. U. Körte)*

ta dagli anni, reca il messaggio fin giù a Sant'Angelo e ritorna, infaticabile, per lo stesso ripido sentiero e con venti soldi, mancia fissa, ravvolti gelosamente in una nocca della logora sottoveste. Nessun piano regolatore per il gruppo di casette e di viuzze di Sant'Angelo: si cammina alla meglio fra gomene e utensili da pesca, tra un odore di salmastro e di alghe, tra « gozzi » tirati a secco e reti distese. In un'antica casamatta è lo spaccio dei tabacchi, dove si accede attraverso le molte arcate sulle quali poggia il basso fabbricato. Il retrobottega è adibito a sala da ballo, dalla quale, per un'intercapedine, si accede alla botteguzza del barbiere.

Sole e silenzio. Nelle lunghe sere d'inverno, al mormorio del mare, che carezza il lido con un fruscio come di foglie smosse da un venticello estivo, si alterna il ritmo rauco di un *fox trott*: è il grammofono del tabaccaio che offre uno svago agli studenti forestieri, raccolti intorno ad un tavolo, con i volti arrossati dalla birra, immobili, muti ed assorti. Poco più di trecento abitanti conta il Comune di Sant'Angelo; un piccolo popolo di pescatori così estraneo alla vita del mondo, così lieto d'esserci. Ogni isolano ha nell'anima un'istintiva tendenza alla pittura: nelle loro casette bianche, linde, che hanno uno spiccato carattere orientale, non manca mai un dipinto ad olio — fatica particolare del pescatore — riproducente una vela, lo scoglio di Sant'Angelo, una nave da carico in partenza per Tunisi, verso la costa, cioè, dove ogni santangiolese traffica il vino delle sue terre. La grande goletta dalla ricca velatura troverà al ritorno tutto pronto per essere tirata a secco sulla spiaggia della piccola baia. Ecco l'argano con cui la ciurma, per mezzo di una gomena e di un ingranaggio a catena, farà scivolare dolcemente sulle « falanghe » unte di sego il grande scafo per trarlo dal mare all'asciutto sull'arena della spiaggia, dove attenderà il momento di riprender la rotta con un nuovo carico, asciugando frattanto la carena al buon sole, mentre i ragazzi giuocheranno alla sua vasta ombra.

LE GRANDI GOLETTE DALLA RICCA VELATURA VENGONO TRATTE A SECCO SULLA SPIAGGIA. *(Fot. U. Körte)*

LA CARATTERISTICA « MISCHIATURA » DELLE ACQUE DELLE VARIE FONTI. *(Fot. U. Körte)*

IL GRANDE RUDIMENTALE ARGANO SULLA SOLATÌA SPIAGGIA DI SANT'ANGELO D'ISCHIA.

(Fot. U. Körte)

Piccolo popolo raccolto nella sua primitiva mentalità, senza contatti, senza traffici nemmeno col resto dell'isola occidentale; piccolo popolo ospitale, sognatore, spirituale, come tutte le creature del mare purificatore, chè ogni Santangiolese vive un terzo dell'anno sulla sua nave a vela, lungo i mari della Tunisia e della Spagna, in quelle lente navigazioni che ricordano i viaggi interminabili dei marinai sorrentini del primo ottocento; un popolo non ancora per buona ventura scoperto dalla folla borghese delle grandi città, ignorato dai turisti e soltanto noto ad una breve colonia di Tedeschi. Non è molti anni che uno di essi, un giovane ed agiato studente, non resistette alla poesia del chiaro di luna di una notte di autunno e nel linguaggio internazionale dell'amore aprì il suo cuore ad una piccola e bionda e bella figliuola di pescatore, e la sposò. Ma la ragazza, dopo che ebbe girato le più vaste città del mondo, istruendosi e raffinandosi con sorprendente rapidità, cedette alla nostalgia dell'umile sua spiaggetta e le si intristirono i begli occhi e le si appassirono le guance. Quando, dalle bocche di Procida sul mare d'Ischia, al suo sguardo ansioso apparve la costa natia di Sant'Angelo, fu vinta da una crisi di singhiozzi e di scoppi di risa nervosi, che preoccuparono non poco il flemmatico ma tenero sposo tedesco. Ella, ora, dirige una piccola « *Pensione per forestieri* », l'unica che esiste nell'isolotto.

Per lo stretto burrone che sbocca sulla spiaggia dei « Maronti », si giunge a « Cava Oscura ».

LA PITTORESCA E IMPRESSIONANTE ENTRATA AI BAGNI DI « CAVA OSCURA ». SOTTO, LE GROTTE CHE SI APRONO NELLA ROCCIA.

(Fot. U. Körte)

I BAGNI DI « CAVA OSCURA », FRA LE ROCCE A PICCO. (*Fot. U. Körte*)

LE DUE FONTI DEI BAGNI DI « CAVA OSCURA ». (*Fot. U. Körte*)

Nella contrada aperta nella montagna dalle antiche eruzioni vulcaniche si riproduce lo spettacolo delle trogloditiche abitazioni degli uomini preistorici: le pareti della roccia sono forate da grotte e da celle e da vasche minerali, dove l'acqua, con calorie graduali a seconda delle sorgenti, arriva, in qualcuna, fino a 80° R. A fior di sabbia si cuoce un uovo sodo in meno di un minuto. Sotto le tende improvvisate i forestieri prendono il bagno, meno per bisogno salutare che per svago mattutino. Il sole infiamma, disinfetta e purifica tutto; il mare raccoglie nel fondo o porta lontano nella corrente ogni detrito. A S. Angelo non esistono mosche...

Questa è l' acqua minerale di «Cava Oscura», detta «delle pietrelle », ed era fra le preferite da Ferdinando II di Borbone. Ad elencarle tutte occorrerebbe un opuscolo.

Nonostante l'immensa e varia massa d' acqua minerale che bolle nel sottosuolo e l'attraversa, l' affiora, s' incanala, risale sorgenti, si raffredda e diventa potabile, l' isola d' Ischia è priva di acquedotti. Non da sempre però: incuria o terremoti seppellirono spesso avanzi di tubi di terracotta innestati tra loro con raccordi di piombo, di cui l'ultima scoperta ne fa risalire l'esistenza al tempo della dominazione francese. Comunque, è di ieri la notizia che si è dato inizio all'attuazione di un progetto per dotare l'isola di un acquedotto diviso in cinque condutture. Avrà il suo acquedotto anche l' estremo casale di Sant'Angelo? Chissà. I trecento pescatori di questo luminoso angolo di mare ignorano perfino l'avvenimento che ora commuove tutta l' isola: essi bevono soddisfatti alle antiche fonti le loro acque montanine e vivono un'ermetica vita di serenità, di solitudine e di poesia.

PARTENZA PER LA PESCA... *(Fot. U. Körte)*

Nella notte senza luna, dalle pinete odorose di resina, dove tacciono, ormai, le cicale ubbriache d'aria e di luce, par che al largo del mare d'Ischia un gruppo di stelle sia caduto sulla linea d'acqua ed affiori negli ultimi sprazzi di luce azzurra.

Qualche voce... qualche richiamo: sono i pescatori di Sant'Angelo che raccolgono le reti e le « masse » al chiarore delle « lampare », insidie luminose che si accendono sotto la prua dei « gozzi » da pesca.

A poco a poco le barche rientrano nella rada addormentata dell'isolotto e le stelle par che si spengano ad una ad una dinanzi all'alba imminente.

ERNESTO MUROLO

LA PESCA NOTTURNA CON LE « LAMPARE ». *(Fot. U. Körte)*

LE NUOVE OPERE DE

ANCORA DELLA "GUIDA BR

La già iniziata distribuzione ai Soci della «*Guida breve*» avendo suscitato un insolito interesse, ci ha procurato una quantità di domande, alle quali non risponde che in parte l'articolo pubblicato in argomento nello scorso numero de «*Le Vie d'Italia*».

Ci consenta, quindi, il lettore una rapida illustrazione dei procedimenti tecnici adottati per la stampa del volumetto. In primo luogo, di somma importanza era la scelta dei caratteri, che dovevano corrispondere a requisiti di chiarezza e modernità, e conciliare la facile lettura con la necessità di condensare: i lettori, ne siamo certi, apprezzeranno i risultati dei nostri studî.

Quanto al non comune processo di stampa adottato per la nuova guida, notiamo qui che esso è tipico per le grandi tirature, che si eseguiscono oggi vantaggiosamente con le macchine a stampa indiretta, dette con parola inglese «*offset*», perchè l'impressione non è trasmessa direttamente dalla matrice al foglio, ma indirettamente e cioè per mezzo di un cilindro di gomma, che riceve la prima impressione e la trasmette a sua volta alla carta.

Ma ritorniamo alla composizione, eseguita la quale si affronta la fase decisiva del lavoro, cioè la stampa in un solo esemplare di ognuna delle 384 pagine del volume. Speciali macchine fotografiche le riproducono su lastre sensibili, e da questi negativi si traggono copie positive su pellicole. Ogni pellicola viene montata su di un cristallo di grandezza tale da contenerne 64.

Ogni cristallo serve ad impressionare una grande lastra di zinco (cm. 100×140), appositamente preparata per incidervi chimicamente lettere e segni tipografici. Questa lastra di zinco, dopo minute operazioni e ritocchi, passa alla macchina e là, incurvata a rivestire un cilindro, viene con esso introdotta nella mastodontica mole meccanica dagli innumerevoli rulli giranti. Su un altro cilindro è messa in macchina una seconda lastra, preparata in modo analogo, ma coll'impressione del secondo colore (marrone, o terra di Siena), quello del così detto «caseggiato». Le due lastre matrici ricevono dai rulli inchiostratori rispettivamente i colori nero e marrone e a loro volta trasmettono l'immagine inchiostrata, come s'è detto, ad un eguale cilindro di gomma. Per imprimersi, i grandi fogli di carta passano a contatto di questa superficie gommata, prima sospinti in rapida vicenda (4.000 all'ora) dal mettifoglio a pressione d'aria, poi ghermiti dalle pinze. Essi entrano da un lato immacolati e in pochi istanti vanno a impilarsi dall'altro, già stampati a due colori. E quando un foglio esce stampato, altri sette fogli scorrono già nei congegni della macchina.

L'intero volume, composto del testo tipografico e della cartografia in due colori, è stato, infatti, stampato simultaneamente nelle due tinte, per ovviare così ad ogni possibilità di errata sovrapposizione dei due colori. Inoltre, l'adozione della stampa fotolitografica permise di usare carta di grandissimo formato e di peso minimo (55 grammi al metro quadrato). Le 384 pagine del volumetto si poterono, quindi, stampare su tre soli fogli di macchina, di 128 pagine ciascuno, con evidente risparmio di tempo, di fatica e di spesa.

Così riassunta, la stampa della guida può sembrare abbastanza semplice. Le macchine moderne, si sa, fanno miracoli; ma quello che non sempre si sa o si ricorda è che le macchine, quanto più sono perfezionate e veloci e quindi complesse, tanto più vogliono essere servite con minuziosa preparazione e con incessante vigilanza. Un piccolo intoppo, un'irregolarità della carta, un'atmosfera troppo secca o troppo umida, un inchiostro troppo fluido o troppo denso, una miscela di colore non perfettamente corrispondente alla precedente, bastano ad arrestare la tiratura; un errore, che si può correggere subito nella stampa diretta, non può essere eliminato senza la sostituzione di un'intera lastra di zinco. Quella complessa serie di operazioni, di prove, di tentativi, di rimedi intuiti più che studiati, che va sotto il nome di «avviamento», per un foglio così vasto di carta sottilissima, richiede alle volte giornate di tensione psichica da parte di dirigenti e di operai specializzati, che sono spesso un po' artisti oltre che tecnici.

Del risultato giudicheranno i Soci e il pubblico. Secondo gli esperti e gli stessi tipografi, diremo, tradizionalisti, esso è superiore di gran lunga all'aspettativa. Importa soprattutto constatare che, mentre con la stampa diretta le copie oltre una certa tiratura accusano il logorìo e lo schiacciamento dei caratteri, con questo sistema, l'ultima copia è più «pulita», più netta che le prime migliaia; ed è eliminato quasi del tutto il difetto della «controstampa».

La legatura, studiata anch'essa in ogni minimo particolare, senza perdere di mira la necessità di risparmiare anche il centesimo (ogni cen-

L T O U R I N G

EVE D'ITALIA„

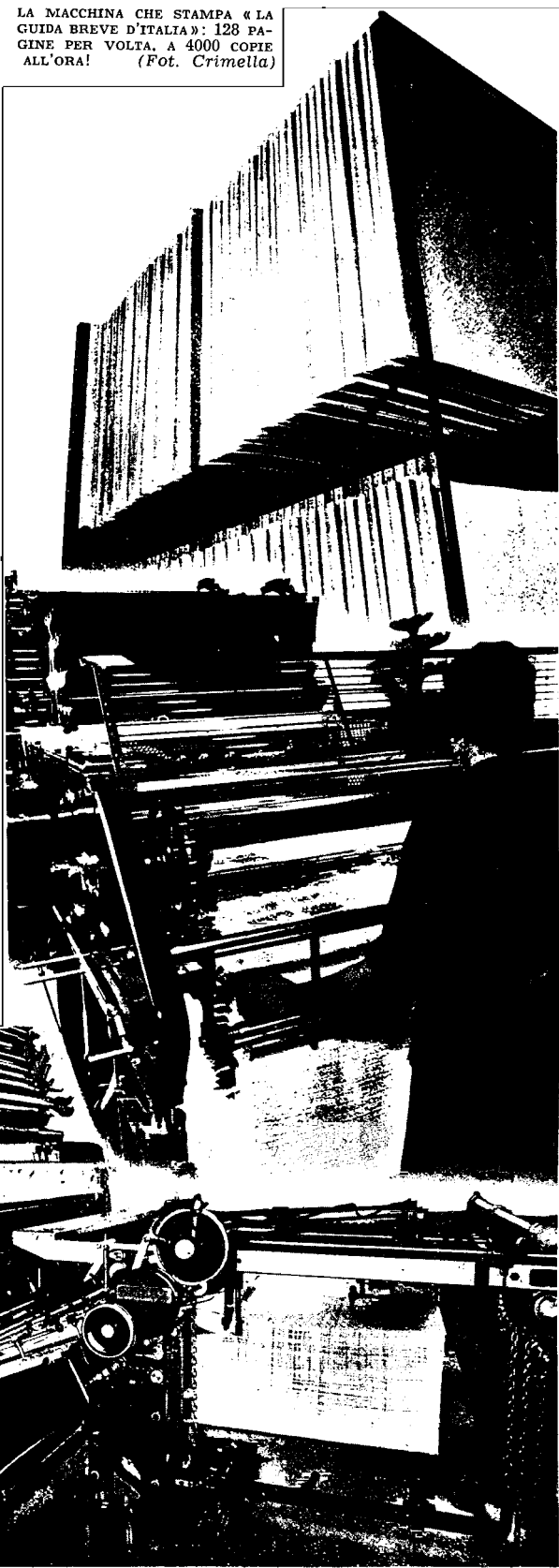
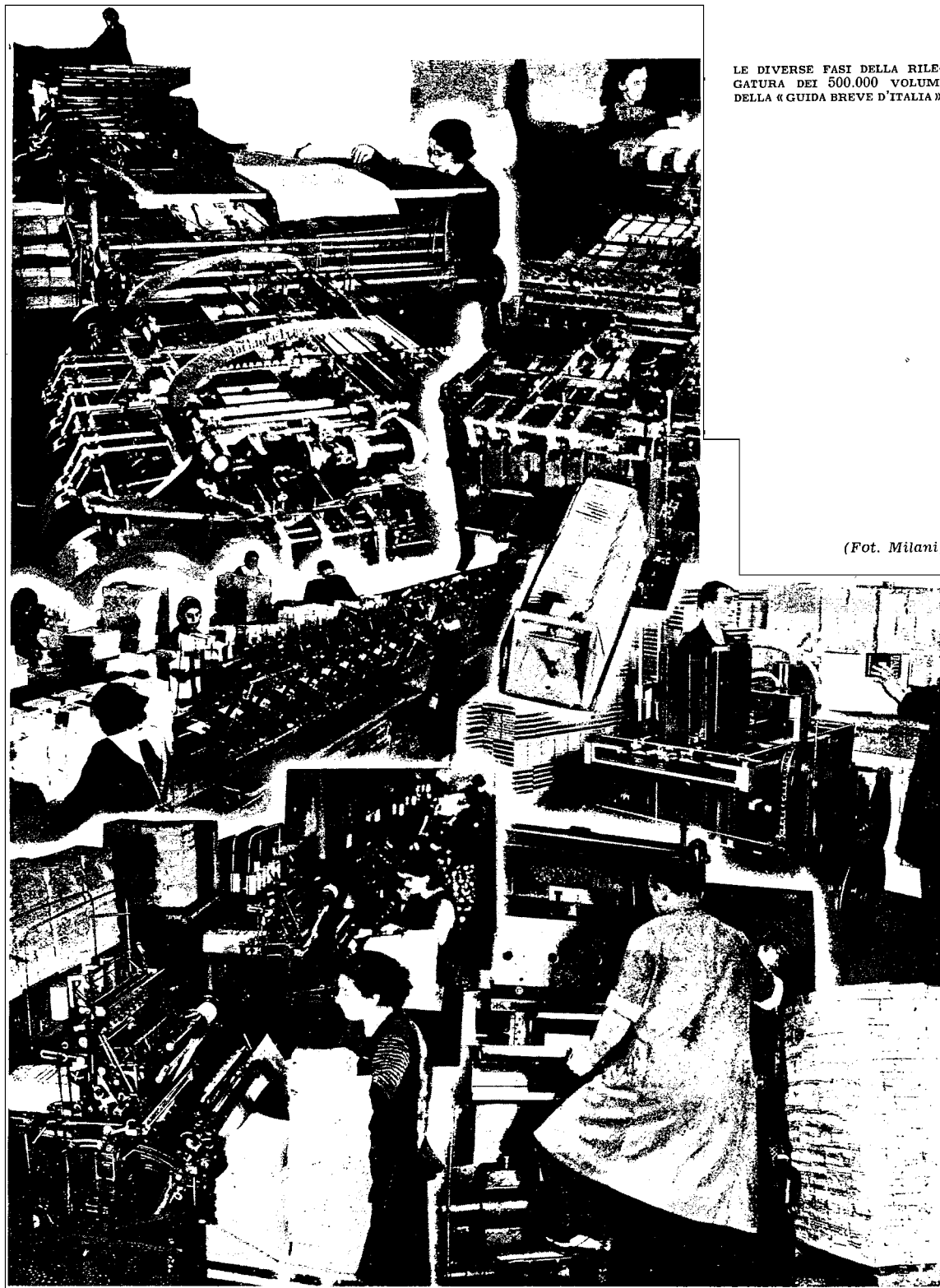
tesimo significa, infatti, per l'intera tiratura, 5000 lire), costituisce un altro successo.

Ma è evidente che le maggiori cure dovettero essere dedicate al contenuto. Che cosa varrebbe la presentazione esterna, se ad essa non corrispondesse la sostanza?

Apriamo il volume alle due prime pagine, dette in gergo « di risguardo », qui utilizzate per riprodurre la « Carta - Indice », che rappresenta l'Italia Settentrionale press'a poco al 3 milioni e mezzo. Un solo colpo d'occhio basta a rendersi conto della organizzazione della guida e della sua suddivisione: le linee nere marcate rappresentano gli itinerari principali; il numero in rosso a fianco di ciascuna linea è quello degli itinerari stessi.

Così, ad esempio, senza bisogno di lunghe spiegazioni, con una sola occhiata il consultatore comprenderà che la parte dedicata all'Emilia è divisa in 6 itinerari, descritti nel testo in carattere grande (corpo 8), e che le minori linee di comunicazione ferroviaria o stradale, indicate con segno sottile e descritte nel testo in carattere piccolo (corpo 6), s'irradiano da quei grandi itinerari. Ventotto nomi di città sono sottolineati in rosso, e son queste le città di cui è stata inserita la pianta.

Una delle principali caratteristiche della nuova guida è la disposizione degli itinerari su due colonne; la colonna a sinistra è l'itinerario per ferrovia: quella a destra, la descrizione della carrozzabile. Questa disposizione, adottata dopo maturo studio e ripetute prove, fa sì che una sola guida serva tanto al turista in ferrovia, quanto all'automobilista, al motociclista e al ciclista. Il turismo si svolge, per una parte notevolissima, sulle carrozzabili, specialmente da quando esse sono state modernizzate e completate dallo Stato Fascista. Si può dire, anzi, che il turista meglio disposto a gustare le bellezze di un itinerario è quello che va in auto-

LA MACCHINA CHE STAMPA « LA GUIDA BREVE D'ITALIA »: 128 PAGINE PER VOLTA, A 4000 COPIE ALL'ORA! *(Fot. Crimella)*

LE DIVERSE FASI DELLA RILEGATURA DEI 500.000 VOLUMI DELLA « GUIDA BREVE D'ITALIA ».

(Fot. Milani)

mobile, mentre chi si serve della ferrovia ha minor bisogno di essere guidato. La descrizione che la « *Guida breve* » dà delle principali strade è sufficiente per l'odierno automobilista che vuole sfruttare la velocità della sua macchina e non ha tempo di vedere se non le cose di essenziale importanza che si trovano lungo il suo percorso.

Non s'illuda, però, il lettore che, nella sua densa concisione, la guida possa offrire tutte le indicazioni necessarie all'automobilista per diri-

gersi: a questo fine è sempre indispensabile la *Carta* o l'*Atlante Automobilistico d'Italia* al 200 mila del T. C. I., con le relative «*185 piante schematiche di città ad uso dell'automobilista - Itinerari di attraversamento*».

Il problema più grave che si presentava ai compilatori era evidentemente quello della scelta: condensare in 384 pagine ciò che è descritto nelle 4483 pagine dei volumi della grande guida relativi all'Italia Settentrionale non si poteva senza esclusioni incresciose. Occorreva una riduzione a circa un dodicesimo; nè era possibile ridurre in proporzione eguale (poichè, in tal caso, si sarebbe ottenuto un arido schematico elenco di strade e ferrovie) città turisticamente importantissime e borghi visitati ogni anno da poche decine di persone. In questo lavoro di sintesi si è cercato, quindi, di tener conto soprattutto delle presenti esigenze del turismo, concedendo alle grandi città e ai centri turistici maggiori uno spazio proporzionalmente maggiore, tale cioè da rendere la descrizione sufficiente a una visita completa, anche se rapida.

In questa difficile cernita si è avuto cura, in generale, di mettere particolarmente in luce quegli edifici, quei dipinti, quelle statue, quei ricordi storici che più strettamente si collegano alla vita di una città e della Nazione e quelle particolarità che caratterizzano da sole un paesaggio, una città, una regione.

Ma non solo d'arte e di monumenti si occupa la guida; pur nella sua brevità, essa offre utili informazioni sull'organizzazione alberghiera, sui trasporti, sugli sport, sulle industrie e in genere sull'economia di città, regioni, ecc. Nè manca di mettere nella dovuta luce le maggiori opere del Regime, come segni tangibili e gloriosi della rinascita italiana.

Il volumetto è, dunque, frutto di un lavoro assai complesso, per quanto poco visibile. Il primo getto della redazione fu sottoposto a minuziosi controlli, sia direttamente, con appositi sopraluoghi dei nostri redattori, sia da parte di persone particolarmente competenti, Autorità, Consoli e Collaboratori del T. C. I. Particolare diligenza si ebbe nel compartire lo spazio prefisso di 384 pagine tra le varie città e itinerari, in modo da ottenere un armonico equilibrio tra le parti e da evitare sperequazioni. Ogni singola descrizione fu «pesata», contando le parole, e confrontata con le altre di pari importanza; onde la necessità qui di sopprimere o assottigliare, là di completare o arrotondare, ovvero di sostituire la citazione di un'opera d'arte o d'un dato di fatto a un'altra indicazione di minor rilievo.

A tutti coloro che vollero contribuire alla riuscita di questa nuova iniziativa la Direzione del T. C. I. esprime, anche da queste pagine, la sua riconoscenza vivissima.

Perchè poi il lettore possa farsi un'idea della importanza della pubblicazione, non solo sotto l'aspetto culturale, pratico, turistico, ma anche da quello tecnico, notiamo qui alcuni dati curiosi. Com'è noto, il primo volume della «*Guida breve*» è stato edito in 500.000 esemplari, e sarà distribuito gratuitamente, nel 1937, a tutti i Soci del Touring. Or bene: pur pesando ogni copia appena 213 grammi (un miracolo, quindi, di leggerezza e perciò di praticità!), il mezzo milione di copie costituisce un peso complessivo di 1065 quintali, che non potrebbe essere trasportato se non da un treno di 11 vagoni. Per eseguire questo mezzo milione di copie occorsero 1.726.650 fogli, il cui lato maggiore misura metri 1,33, ciò che equivale a dire che se qualcuno si divertisse a mettere un foglio presso l'altro ne risulterebbe un nastro di carta di 2300 chilometri, press'a poco il viaggio di andata e ritorno Milano-Palermo. Se poi volessimo mettere le 500 mila guide una sull'altra, si otterrebbe un'altezza di 6500 metri, cioè di 65 volte quella del Duomo di Milano. Si pensi ancora che occorsero 22 mila e 500 metri quadrati di tela per la rilegatura, 225.000 metri di nastrino per il segnalibro, 18.000 metri di cordoncino per il «capitello»!

Ma questi possono sembrare divertimenti da perdigiorno, inconcepibili a proposito di una guida che ha lo scopo di far guadagnare il tempo. Tuttavia possono servire a dare un'idea della mole del lavoro compiuto.

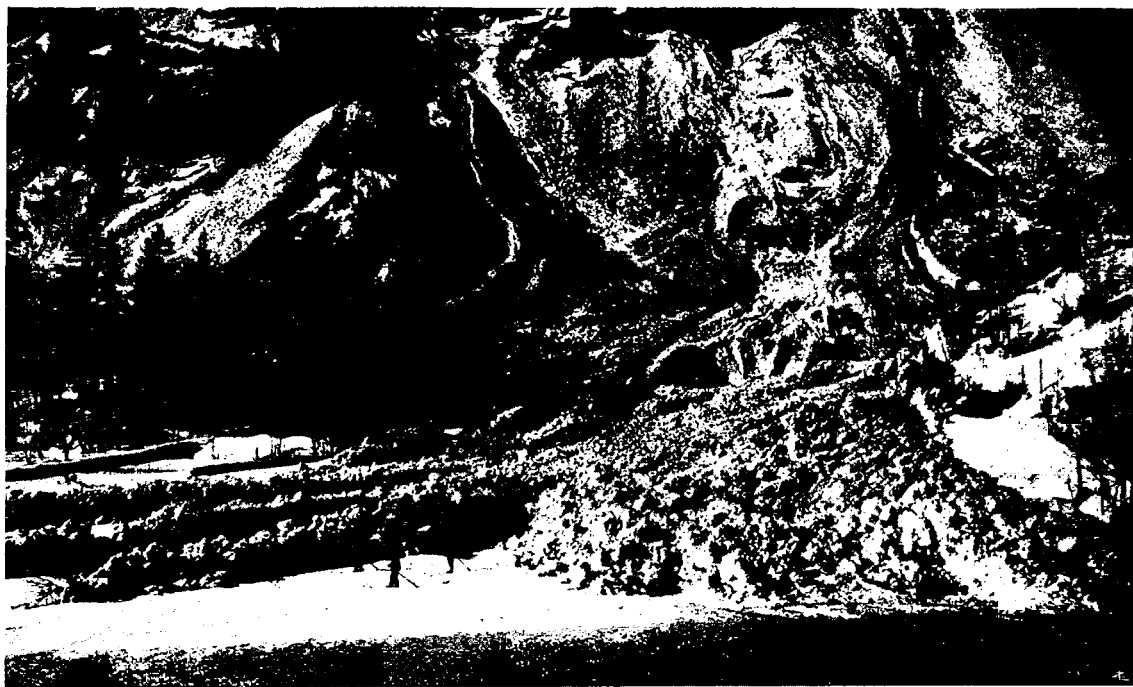
Ora, seguiamo col pensiero questa nuova creatura, che dalla Sede centrale del Touring prende la via per raggiungere i quasi 500.000 aderenti al Sodalizio. Giunga essa, dono gradito, in questo inizio di anno, ai fedeli che ci confortano all'azione. Un'opera del genere interessa tutti, dalla persona colta al frequentatore dei treni popolari. Non sarà quindi arduo dimostrarne l'importanza e l'utilità agli amici e ai conoscenti, richiamando così intorno al Sodalizio nuove simpatie e più vasti consensi.

* * *

(1) Tutti i Soci del T. C. I. per il 1937, oltre al I vol. della «Guida breve» riceveranno gratuitamente l'VIII volume di «Attraverso l'Italia»: *Puglia, Lucania e Calabria* (240 pagine, con oltre 400 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori fuori testo e 1 cartina geografica).

Ai Soci sono inoltre offerti, quest'anno, in dono semi-gratuito, i fogli della *Carta d'Italia al 500.000* relativi alla Puglia, alla Lucania e alla Calabria e il volume *Le Stazioni dei Laghi, delle Prealpi e degli Appennini*, sesto della serie della «Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura». Per questi due doni semigratuiti il Socio deve spedire soltanto L. 6 (Estero L. 11.50).

La spedizione del primo volume della «Guida breve» ha avuto inizio il 15 gennaio, in ragione di 10.000 esemplari al giorno. Si prevede perciò che la spedizione a tutti i Soci possa essere terminata entro la prima quindicina di marzo.

Confidiamo che i Soci vorranno apprezzare lo sforzo non lieve di organizzazione compiuto per poter arrivare alla spedizione di una così imponente cifra giornaliera di copie.

COURMAYEUR - CONOIDE DI VALANGA A FORMA DIGITATA. (*Fot. Brocherel*)

V A L A N G H E

I leggiadri fiorellini di neve, che sfarfallano nell'aria caliginosa e si adagiano lievi come piume, incorollando i fili d'erba di candidi bottoncini, inchiomando le fronde di incipriate parrucche, stendendo da per tutto una soffice coltre di bambagia, non mai si direbbe che possano diventare un elemento di distruzione, che nella fragile trama della loro trina di ghiaccio racchiudano atomi di potente energia, che una volta scatenata, tutto travolge nel suo cieco furore.

La neve, giustamente considerata come il principale regolatore della circolazione acquea sulla crosta terrestre, esorbita talvolta dalla sua benefica funzione, dando origine ad un fenomeno dei più disastrosi, ad un flagello endemico, capace di inaridire e spopolare vallate intere. Tali sono appunto le valanghe, quelle frane turbinose di neve, che si staccano dalle creste dei monti e precipitano con fragore a valle, tutto travolgendo sul loro passaggio.

Quando la massa di neve si inabissa in una chiostra glaciale, o nell'alveo d'un torrente, invece di arrecar danno contribuisce ad assicurare, nei periodi di magra, la portata dei corsi di acqua. Non diversamente dai ghiacciai, le valanghe sono provvidenziali serbatoi di forze idriche in potenza. Ma se la valanga oltrepassa l'area dei pascoli naturali e scoscende nelle zone alberate e coltivate, cagiona sempre danni più o meno gravi, quando non semina rovine lungo il suo tragitto. Qui, sono falde boschive abbattute o scotennate, come dal passaggio d'un ciclone; là, sono clivi di praterie e di campi sbrandellati ed ingombri di materiali d'ogni sorta; altrove, sono viaggiatori sorpresi nella marcia e scaraventati nei burroni, casolari demoliti e ridotti in frantumi, villaggi interi spazzati come castelli di carte in un giuoco di bimbi, o seppelliti sotto i gorghi turbinosi della valanga.

Astraendo dell'istintiva sensazione di sgomento che si prova all'improvviso e tonante dirupare della fiumana di neve, non si può negare che sia questo uno degli spettacoli più impressionanti dell'alta montagna. Ma il fenomeno si manifesta in luoghi e stagioni non adatti a peregrinazioni turistiche, per cui il pubblico cittadino non conosce delle valanghe che i misfatti, di cui i giornali si fanno eco, narrando a fosche tinte le drammatiche vicende di ignari viandanti, sorpresi, quando non sono più in tempo ad evitarle, da queste precipitose masse di neve, la cui natura e formazione rimane ai più assai misteriosa.

Una carta del 1422, a proposito del passaggio del Gran San Bernardo, parla di *labinae* che rendono pericoloso il transito nel periodo inverna-

VALANGA SULLA STRADA DI COGNE: SULLA NEVE, I TRONCHI DEGLI ALBERI ABBATTUTI E TRAVOLTI. (*Fot. Brocherel*)

le; un'altra, relativa al colle delle Traversette, fa cenno di *lavanchae*, che si eviterebbero scavando una galleria sotto il passo. Nelle Alpi Occidentali, le valanghe sono designate sotto il nome di *lavanches*, termine in uso frequente nella toponomastica alpina, ed anche nella patronimica di alcune famiglie alpigiane.

Ovunque vi sono montagne coperte di neve si producono valanghe, che per lo più si verificano in località determinate, con punti di partenza prestabiliti, colatoi che le convogliano a valle e serbatoi ove si fermano e si ammucchiano. Contro le offese di queste valanghe periodiche il montanaro si premunisce mettendo la sua abitazione a riparo d'una cortina boschiva ed evitando di percorrere, in particolari circostanze di tempo, i luoghi battuti dai franamenti di neve.

Non è qui il caso di passare in rassegna i vari tipi di valanghe, che i naturalisti differenziano in base allo stato fisico della neve, alla diversa genesi di formazione e alla potenziale dinamica nella cui ampiezza si manifesta il fenomeno. Ci basti distinguerle *grosso modo* in due categorie: valanghe *polverose*, per lo più invernali, di neve asciutta e volanti a tromba d'aria; valanghe *compatte*, primaverili, così dette *di fondo*, a colate torrenziali di neve umida striscianti sul terreno. Conformazione e pendenza dei fianchi montuosi, copia e frequenza delle nevicate, sbalzi di temperatura sono le condizioni essenziali, oggettive, a determinare la formazione delle valanghe; ma è quasi sempre la consistenza igrometri-

VALANGA ESTIVA SUL VERSANTE MERIDIONALE DEL M. BIANCO.

CARATTERISTICO ASPETTO INTERNO DI UNA VALANGA: LA NEVE, PRECIPITANDO, PER IL MOTO VORTICOSO DELL'ARIA, SI TRASFORMA IN UNA CALATA DI PALLOTTOLE, AUMENTANDO LA VELOCITÀ ANCHE IN TERRENO PIANEGGIANTE. *(Fot. Brocherel)*

ca della neve che agisce da molla di scatto nello strappo della frana nevosa.

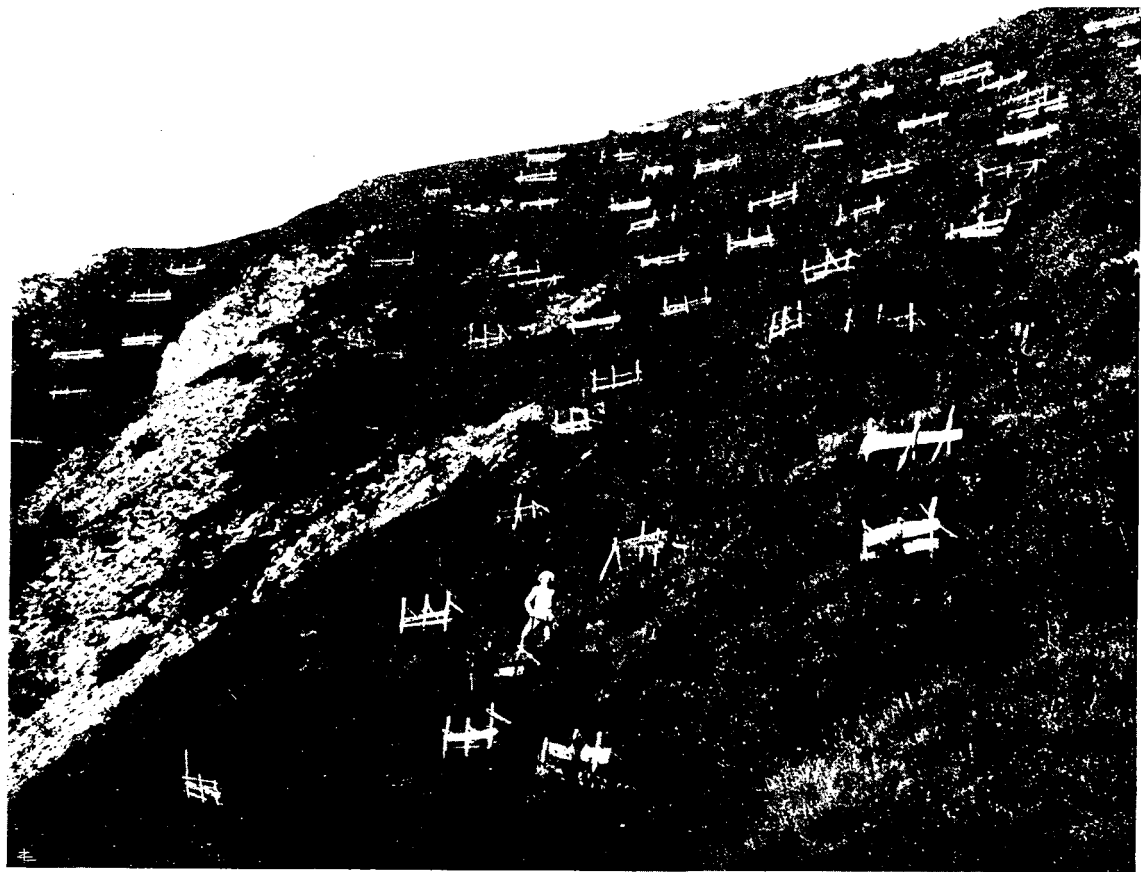
A partire da una certa altitudine, per la bassa temperatura che vi regna, la neve cade in granelli minutissimi e duri, che rimangono incoerenti e mobili come sabbia. I giuochi del vento trasportano questa neve da un punto all'altro, scoprendo i poggi per colmare le insenature, ammassandola in banchi e dune che, data la loro inconsistenza, si sfasciano e franano, dando origine ad una valanga.

Un' abbondante nevicata, dopo una serie di belle giornate, dà luogo quasi sempre alla formazione di queste valanghe polverose. Il calore del sole scioglie parzialmente la superficie della neve, che alla sera rigela di nuovo e forma una crosta di ghiaccio, liscia e lucida come vetro, che si vede scintillare a chilometri di distanza. La nuova neve, asciutta, non fa presa sull' antica, per cui, in circostanze propizie, basta la più piccola vibrazione d'aria, perchè lo strato superiore, scosso nella sua effimera statica, si metta in movimento, slittando sulla lastra ghiacciata sottostante, e precipiti lungo balze rocciose, in cateratta turbinosa di polvere.

Il movimento improvviso d'un rilevante volume di neve determina per risucchio un violentissimo spostamento d'aria, che provoca sui pendii laterali simultanei scoscendimenti d'altra neve, i quali affluiscono nella prima valanga, aumentandone sempre più l'impeto e la violenza. Alimentata da centinaia di rigagnoli e cascatelle, vomitati da tutti i pori della montagna, la gigantesca fiumana si scaglia da un dirupo all'altro, flagella le pareti di ondate di schiuma, si sfilaccia e si sgroviglia, roteando nell'aria nugoli di pulviscolo, con lo schianto fragoroso di treni che cozzano, con urli e boati di mischie spaventose. Se non incontra un botro ove sprofondarsi e spegnere la sua furia, l'uragano di neve nulla risparmia di quanto trova sul suo cammino: alberi, anche secolari, vengono schiantati e sollevati come festuche, blocchi rocciosi scalzati e rapiti nei vortici del turbine, pascoli lacerati, casolari proiettati in aria o trasportati via di peso a distanza di centinaia di metri, villaggi interi inesorabilmente rasi al suolo.

Seguìto dal fondo valle, lo spettacolo è d'una grandiosità indescrivibile. Benchè il cielo sia perfettamente sereno e non soffi un filo di vento, l'a-

NEI TRATTI BATTUTI DALLE VALANGHE LA STRADA DEL SEMPIONE E' PROTETTA DA GALLERIE FINESTRATE. *(Fot. Brocherel)*

GALLERIA SCAVATA NELLA CICLOPICA MASSA DI UNA VALANGA CADUTA SULLA STRADA DI COGNE. *(Fot. Brocherel)*

PER IMPEDIRE LA FORMAZIONE DELLE VALANGHE SUI TERRENI A FORTE PENDENZA SI DISTRIBUISCONO DI TRATTO IN TRATTO DELLE STACCIONATE, MENTRE SI PROVVEDE AL RIMBOSCHIMENTO DELLA ZONA. *(Fot. Brocherel)*

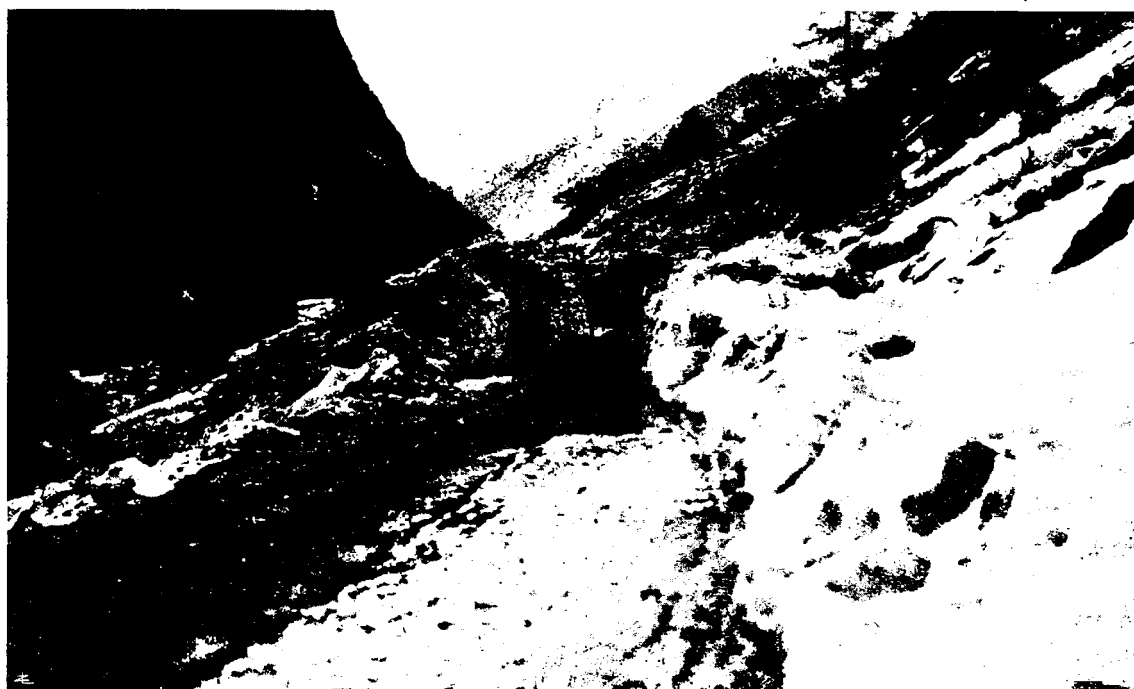
ria è lacerata ad un tratto da un tremendo scricchiolìo, subito accompagnato come da una furiosa sparatoria di artiglierie, che gli echi ripercuotono lungamente in rombi e boati di tuono. In pari tempo, una colonna di bianco fumo si stacca dalla parete della montagna e si dilata a vista d'occhio, colossali chiome di neve si sciolgono e si scarmigliano, avvinghiando in frenetici amplessi gli sbalzi delle roccie, scomparendo negli abissi, per risollevarsi con veemenza ancor più vorticosa, finchè la tromba non raggiunge un piano o una conca, ove placa a poco a poco le sue furibonde convulsioni e si arresta.

In pochi minuti, la massa enorme di neve, che incoronava d'un bianco diadema l'altera cima dell'Alpe, ha percorso tutto il versante della montagna in corsa rumorosa e sfrenata; la bianca figlia del monte, che si imporporava pudicamente alle carezze delle albe e dei tramonti, dopo aver agitato in una danza parossistica gli svolazzi del suo manto regale, giace ora, senza più un fremito, nel profondo greto del torrente.

Chi non ne è stato testimone, difficilmente immagina la potenza devastatrice della colonna di aria che accompagna le valanghe polverose. La corrente si lancia a destra e a sinistra, per centinaia di metri, turbina a grande altezza sulla colata di neve, avanza ancora per chilometri oltre il deposito raggrumato della valanga, scagliandosi sul fianco opposto della valle e perdendosi in lontananza nel solco vallivo. La sua violenza è tale, che sfronda gli alberi a distanza di chilometri, scuote porte e finestre, decapita i camini, ribalta i veicoli, getta a terra persone e animali. Il nevischio, cacciato dal vento, si agglutina e si introduce da per tutto, infiora le piante, si aggruma sui muri, penetra nell'interno delle case, passando, non si sa come, attraverso porte e finestre ermeticamente chiuse.

L'aspetto di un deposito alluvionale di valanga dipende dalla conformazione del terreno su cui si adagia. Le ondate di avanguardia formano come uno sbarramento, contro il quale vengono a urtare le successive, accavallandosi in colossali cumuli di neve, per decine di metri di altezza, che la caldura estiva non sempre riesce a liquefare. Così, in pieno agosto, capita di osservare, in mezzo ad una lussureggiante vegetazione, mucchi enormi di neve, di cui il turista, ignaro del fenomeno, stenta a darsi ragione.

CALATA DI NEVE RAPPRESA IN UNA GIGANTESCA CRESTA ONDULATA. *(Fot. Brocherel)*

GALLERIA SCAVATA NELLA VALANGA, SULLA STRADA DI COGNE. *(Fot. Brocherel)*

LUNGO LA LINEA FERROVIARIA DEL LÖTSCHBERG, PER IMPEDIRE LO SLITTAMENTO DELLE MASSE DI NEVE, I MURAGLIONI DELLE RIPIDE SCARPATE SONO IRTI DI PIETRE EMERGENTI. *(Fot. Brocherel)*

Se il serbatoio che riceve la valanga è in piano, o in lieve pendenza, il torrente di neve, sbucando dal colatoio che l'ha convogliato, si spande a ventaglio, diramando fasci di minuscole morene, le quali si incrociano e si intrecciano in tal modo, che da lontano somigliano a un groviglio di visceri mostruosi.

Stranissimi e bizzarri sono talvolta gli effetti prodotti dalle valanghe: deiezioni di pallottoline (*grelots*), che sembrano fatte a mano, superficie perfettamente levigate, solchetti longitudinali e paralleli, frammenti di terreno lacerati profondamente, mentre l'erba accanto non è stata nemmeno lambita.

Ben si comprende come siffatti fenomeni costituiscano avvenimenti sensazionali, nel fluire lento e monotono della cronaca alpigiana, soprattutto se insolite circostanze li accompagnano, dando esca alla facile e feconda immaginazione dei montanari.

Istruito dall'esperienza, l'alpigiano ha saputo escogitare mezzi di protezione, per difendersi dalle valanghe. Prima di tutto, occorre evitare i luoghi notoriamente battuti dai franamenti di neve, mettendo al sicuro case e villaggi e proteggendo le strade con gallerie artificiali, sulle quali scavalcano le valanghe, come al Sempione e allo Spluga. In secondo luogo, proteggere dall'investimento i fabbricati, con sbarramenti in legname o in muratura, per frangere la violenza della colata di neve, o per deviarne il corso.

Ma questi sono palliativi che non sempre valgono a scongiurare il disastro. Il miglior sistema consiste nell'impedire la formazione delle valanghe, ove la diagnosi dei luoghi consenta l'attuazione delle misure profilattiche. Si tratta di identificare le zone di strappo delle valanghe, e di ostacolare lo slittamento della iniziale falda di neve, mediante staccionate, serie di pali conficcati al suolo, fossi o muri a secco trasversali al pendio, distribuendo punti di appoggio agli strati di neve. E intanto si procede al rapido rimboschimento del terreno scoperto.

Certo è che gran parte delle valanghe si staccano dalle pareti rocciose, e in questo caso sarebbe oltremodo costoso e quasi pazzesco pretendere di alterare a colpi di mine la faccia dei monti. Ma un gran numero di valanghe si formano sugli spioventi dei pascoli alpini, denudati dalla vegetazione arborescente, e qui sarebbe delittuoso che i più direttamente interessati e gli enti pubblici competenti non intervenissero.

Le leggi forestali in vigore già proibiscono severamente il taglio di piante nei boschi che sovrastano centri abitati; ma ciò non basta. Un ra-

ASPETTO SUPERFICIALE D'UNA VALANGA DI FONDO: APPALLOTTOLAMENTO DELLA NEVE PER EFFETTO DELLA RESISTENZA DELL'ARIA.

zionale rimboschimento nei punti più soggetti ai franamenti di neve non solo impedirebbe la caduta delle valanghe, risparmiando, quindi, sciagure più o meno gravi agli alpigiani, ma, consolidando il suolo con la trama delle radici, ne eviterebbe anche la lenta degradazione, di cui son causa le acque pluviali; provvedimento questo che rientra nel complesso problema della sistemazione dei bacini montani.

Per tal modo, le valanghe, che tanto funestano le vallate alpine, non solo non intralcerebbero più la già scarsa e dispendiosa produttività dell'ingrato suolo montano, ma sarebbero causa indiretta dell'aprirsi di nuovi orizzonti per lo sfruttamento di vaste zone alpine isterilite. Assicurare all'industria pastorizia e silvicola questi terreni abbandonati equivale ad offrire al montanaro un nuovo cespite di guadagno, e quindi un miglior tenore di vita. Stornando la minaccia della valanga, si contribuisce, in certo modo, a mitigare il deprecato malanno dello spopolamento della montagna.

Il Regime fascista, che tante piaghe sociali ha già sanate, attraverso la benemerita Milizia forestale saprà pur liberare gli sperduti paesi alpestri dal flagello endemico delle valanghe.

GIULIO BROCHEREL

SCAVO DI STRADA TAGLIATA NELL'ENORME MASSA D'UNA VALANGA.

DA SIN. A D.: IL TERMINILLUCCIO (M. 1873), IL TERMINILLETTO (M. 2108) E IL TERMINILLO (M. 2213) VISTI DA CAMPOFOROGNA.

SISTEMAZIONE DELLA "MONTAGNA DI ROMA„

IL PIANO REGOLATORE DEL TERMINILLO

Pascarella era di gran buon umore, quella mattina d'agosto 1902.

Un lungo sonno l'aveva perfettamente ritemprato della faticosa salita del giorno innanzi, quando, insieme a Pierluigi Bonini, valoroso alpinista e fedele socio del Touring, aveva intrapreso da Lisciano l'ascesa del Terminillo per trascorrere una settimana al Rifugio Umberto I.

Volevano trattarsi bene, i due amici. Un mulo carico di provvigioni li aveva seguiti, e non mancava neppure una gabbia contenente tre o quattro pollastri vivi, cui l'arietta frizzante della montagna raddoppiava l'ardore delle beccate.

« Ma Pascarella — mi raccontò un giorno il Bonini — non univa alle doti artistiche qualità culinarie. Egli si limitava perciò ad aiutarmi nella preparazione dei pasti, spesso interrompendosi per disegnare, per esempio, sulla parete di legno del rifugio, quell'asinello che il Club Alpino ha poi provveduto a porre al riparo di un vetro. Una mattina lo pregai di tirare il collo a un pollo e di spiumarlo. Uscì dalla cucina con aspetto truce, come si conviene a chi si accinge a una simile operazione. Poco dopo mi colpì un furibondo starnazzare d'ali, che non accennava a finire... Ma che diamine combina Pasca? dico fra me e me. Ed eccolo che compare sulla porta della cucina, tenendo con una mano il disgraziato animale ancora agitatissimo; e con aria seria seria mi dice: « Sai, non vuol morire ». Non sapeva, l'ottimo Pasca, come si fa a tirare il collo a un pollo! Tirava, ma non torceva... ».

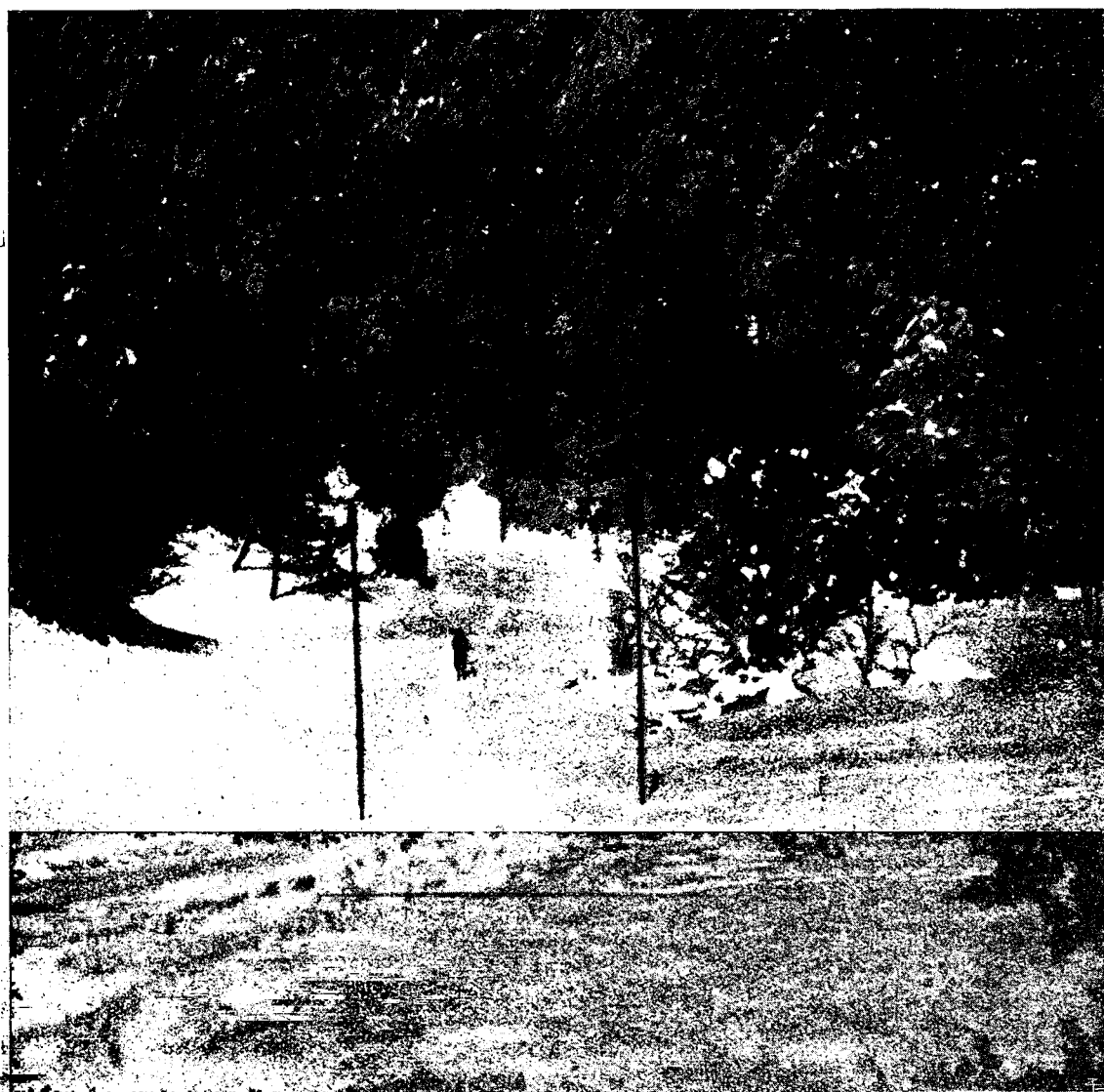
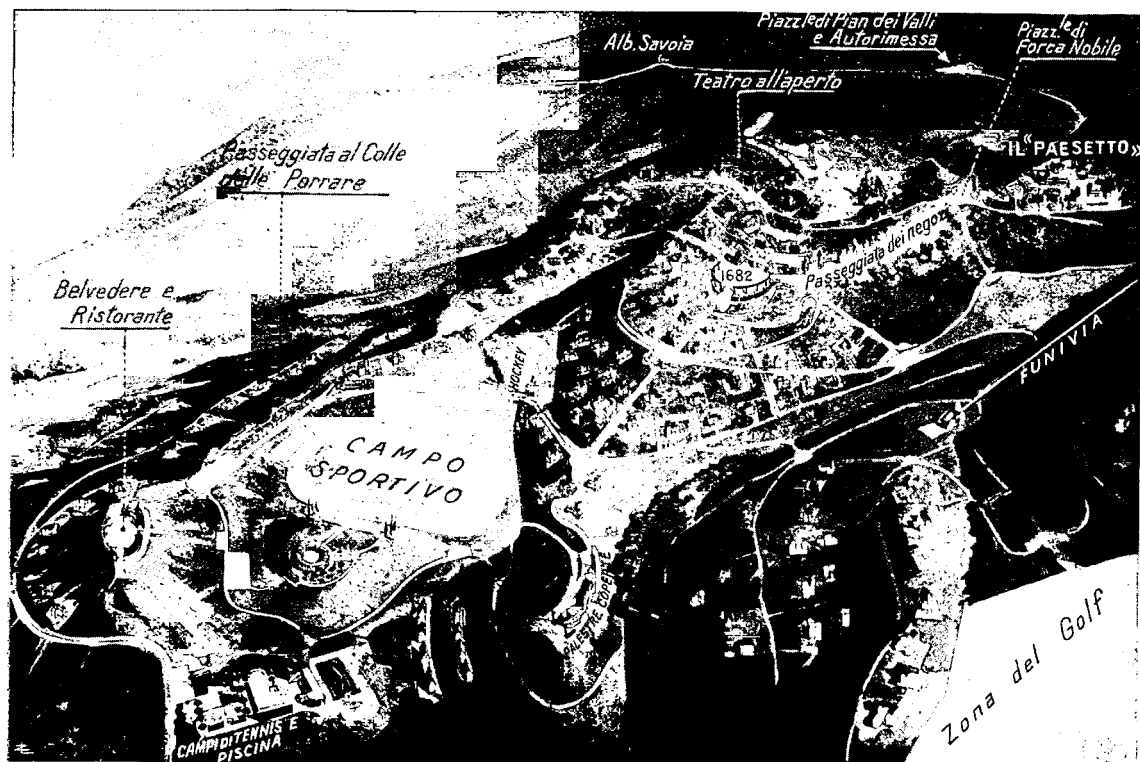
L'episodio mi torna alla memoria mentre la macchina fila velocemente sulla bellissima strada che si snoda lungo le pendici del Terminillo, e che, pur essendo terminata da appena due anni (1), ha già visto migliaia di automobili cariche di sci e di modernissimi alpinisti. Invece, gli alpinisti di un tempo, quelli che andavano a piedi, salivano generalmente per il versante S da Antrodoco, dopo esser venuti spesso a contesa col personale ferroviario, per aver portati in treno quegli strani arnesi — sci svedesi autentici — che appena una ventina di anni fa erano ancora in Abruzzo un oggetto di curiosità. E discendevano per il versante N a Lisciano, donde proseguivano per Rieti: una dozzina di ore di cammino. Tuttavia la montagna cominciò ad esser talmente frequentata, che nel 1899 la Sezione di Roma del Club Alpino decise di costruirvi un rifugio.

Ed eccolo ancora lassù, in vetta al Terminilletto, questo rifugio, cui Re Umberto concesse l'onore del proprio nome e che nel 1900, appena ultimato, fu scomposto e inviato nientedimeno che a Parigi, per figurare all'Esposizione Mondiale. Trasportato poi sul Terminilletto e inaugurato nell'estate 1901, nel dicembre dello stesso anno accolse nove amici che volevano festeggiarvi l'ultimo dell'anno. Ma, bloccati dalla bufera per quattro giorni, e avendo finite le provviste, essi dovettero accontentarsi delle ultime otto sardine, alle quali ciascuno generosamente tolse la coda per formare la nona razione, da sorteggiare.

Chi avrebbe allora pensato che una strada si sarebbe inerpicata fin quasi in vetta, che alcu-

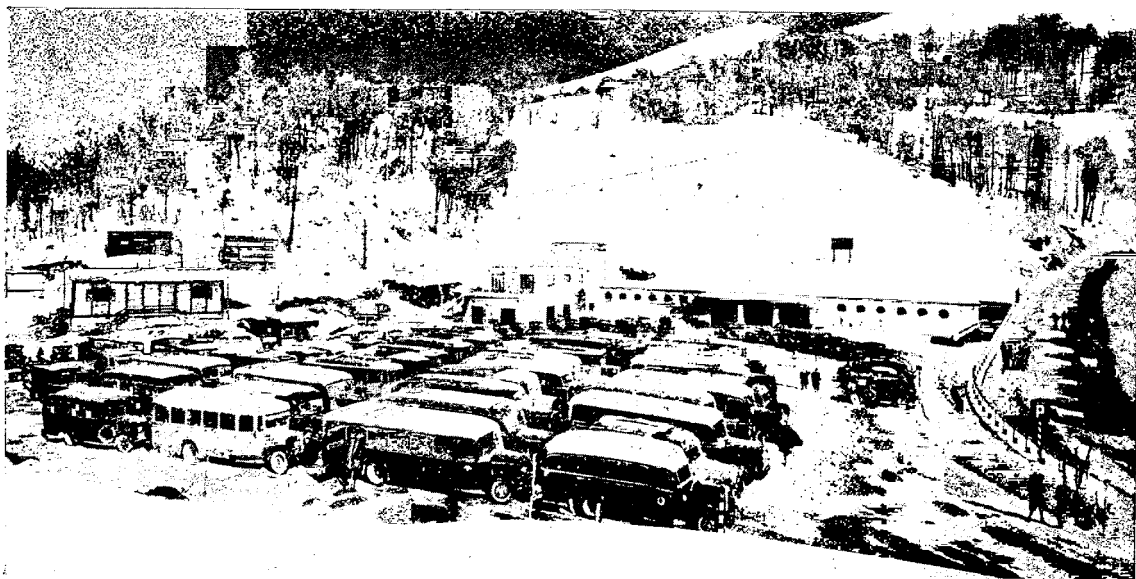
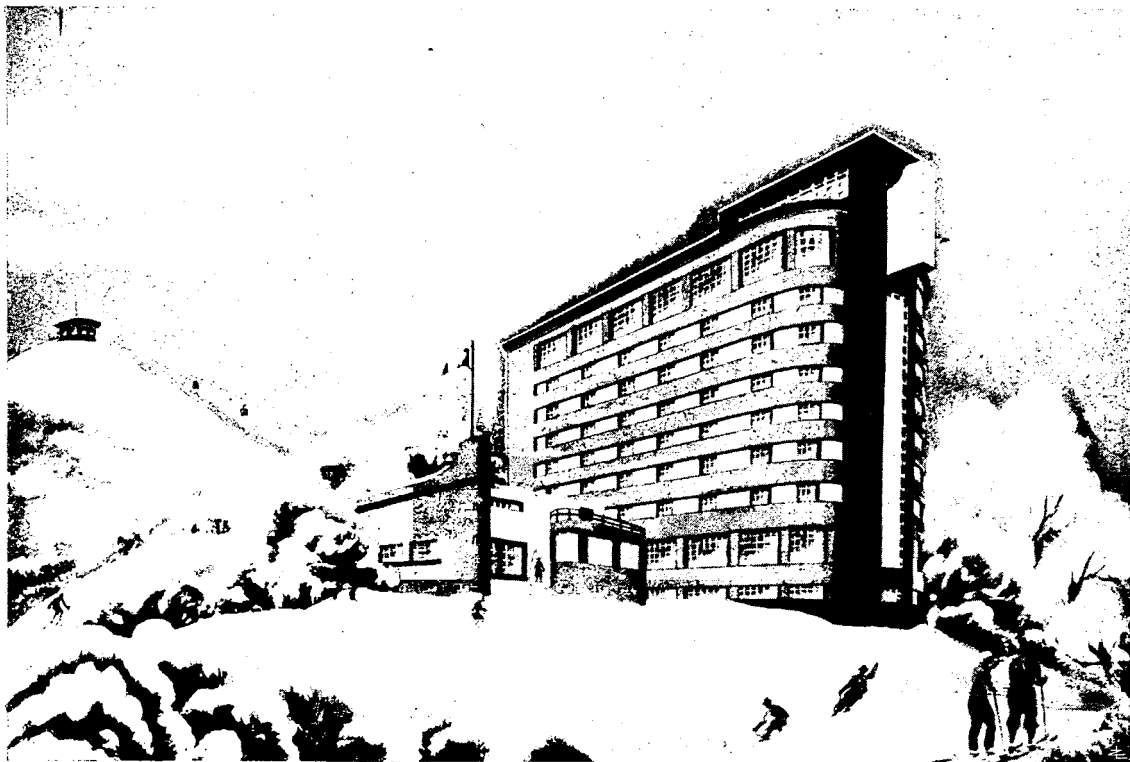
(1) Cfr. A. M. Gobbi Belcredi, *Il Terminillo, montagna di Roma*, « Le Vie d'Italia », dicembre 1934.

IL GRAN SASSO VISTO DALL'ESTREMITA' DELL'ANELLO DI CAMPOFOROGNA. *(Fot. March. Incisa della Rocchetta)*

LE SUGGESTIVE OMBROSE FAGGETE DEL TERMINILLO, NEI PRESSI DI PIAN DEI VALLI. *(Arch. Fot. del T. C. I.)*

COME SI PRESENTA IL PIANO REGOLATORE DEL TERMINILLO. *(Plastico dimostrativo)*

ni alberghi avrebbero offerto ogni comodità, che una funivia avrebbe trasportato in quattro minuti lo sciatore dal termine della strada fino in cima al Terminilluccio, a mezz'ora da quel rifugio cui si giungeva allora tanto faticosamente?

« Montagna di Roma » è stato definito il Terminillo: ed all'onore corrisponde l'onere. Esso deve mettersi in grado di meritare questo nome, offrendo alle esigenze del turista non soltanto un attrezzamento sportivo completo, moderno, razionale, ma anche la possibilità di risiedervi d'estate e d'inverno. Ed è perciò che fu previsto fin dal 1934, per volontà del Comune di Rieti, il Piano Regolatore del Terminillo.

IL PIAZZALE DI CAMPOFOROGNA CON L'AUTORIMESSA DEL R. A. C. I. *(Fot. Fallerini)*

IL PROGETTO DEL RIFUGIO-ALBERGO DELLA M. V. S. N. SUL TERMINILLO. *(Arch. Ing. Scipione Tadolini)*

Ideato dal giovane architetto romano Ing. Scipione Tadolini, esso rappresenta il primo grande esperimento di sistemazione organica di una zona d'alta montagna a scopo edilizio e turistico. Il progetto, che ha destato vivo interesse nel campo urbanistico, specialmente all'estero, risolve in modo originale una quantità di quesiti che non si presentano nei comuni casi di piani regolatori di città.

Per il Terminillo, destinato ad essere una stazione montana invernale ed estiva, si è dovuto infatti tener conto principalmente delle diverse e contrastanti condizioni tecniche nelle quali si svolge la vita turistica e sportiva d'estate e d'inverno. Così il bosco, ricercato e goduto in estate, ostacola d'inverno il passaggio degli sciatori, specialmente per le sterpaglie del sottobosco. E se i bei prati pianeggianti, delizia dei bambini, nell'inverno sono assai noiosi per chi deve percorrerli in sci non offrendo pendenze sufficienti, i ripidi pendii erbosi, poco apprezzati di estate, nella stagione invernale sono i preferiti dallo sciatore.

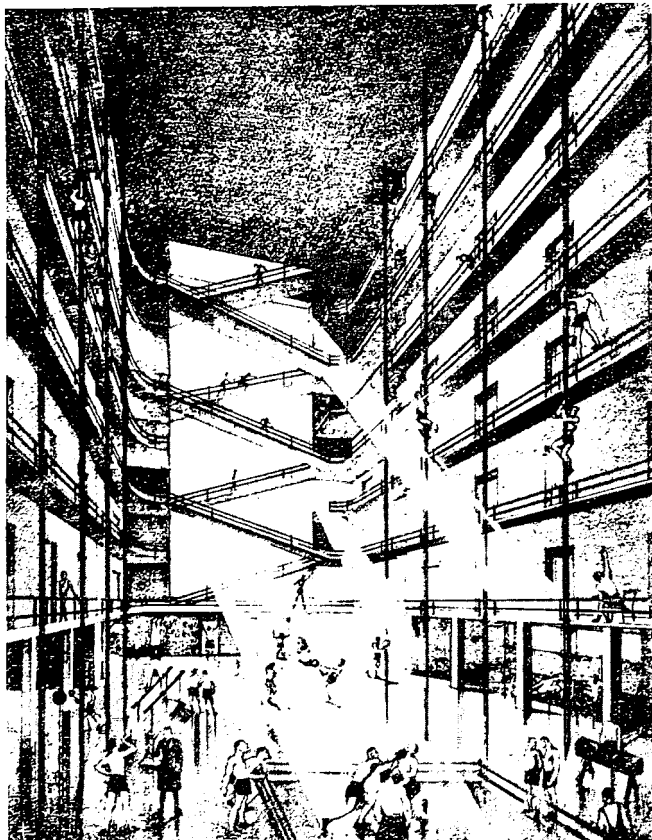
La parte del Terminillo compresa nei limiti del Piano Regolatore è composta da due zone, dalle caratteristiche fisiche e ambientali notevolmente diverse.

Quella di Pian de' Valli ha orientamento Ovest-Nord Ovest ed è riparata dai venti dell'Est, che sono i dominanti, ma ha vista limitata per lo più alla piana di Rieti. Il terreno è prevalentemente boscoso e, sia perchè si trova sulle direttrici delle principali discese del Terminilluccio, sia perchè riparato dai venti più forti, è in inverno il punto più affollato dagli escursionisti.

Si è pensato perciò di destinare questa zona soprattutto ad uso sportivo, di inverno, e di pubblico passeggio e giuoco, d'estate, limitando la fabbricazione a costruzioni varie sparse qua e là nelle radure, in modo da non nuocere nè alla integrità dei boschi, nè a quella delle piste e dei percorsi sciatori. In complesso, questa di Pian de' Valli resta la zona più adatta, d'inverno, per le masse domenicali non troppo provette nell'uso degli sci, e d'estate per coloro che desiderano passeggiare o riposare all'ombra dei bei faggi.

La zona di Campoforogna invece, per la sua ottima esposizione a Sud e ad Ovest, per il meraviglioso panorama che offre, per le pendenze più dolci e per la presenza di vaste aree libere da boschi, si presta assai meglio, salvo le coste troppo battute dai venti, a una completa valorizzazione edilizia.

Alcune delle zone migliori, dal punto di vista panoramico, sono state riservate agli alberghi; in quelle boscose, salvo alcune qua e là opportunamente designate a parco pubblico integrale, sono previste piccole costruzioni sparse. Il vasto tratto pianeggiante di fondo valle, panoramicamente chiuso, è

LA STRADA, NELLE VICINANZE DI CAMPOFOROGNA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*
INTERNO DEL RIFUGIO-ALBERGO SUL TERMINILLO. *(Arch. Ing. Tadolini)*

stato destinato a zona sportiva, con adattamenti e costruzioni da farsi in un secondo tempo, quando lo sviluppo del luogo abbia raggiunto un sufficiente incremento. Per ora è opportuno lasciarlo allo stato naturale, in modo da formare nell'inverno un ottimo campo di sci, adattissimo — per la dolcezza dei pendii e l'assenza di sassi e di alberi — per i ragazzi e i principianti, mentre nell'estate, oltre ad essere un bel campo di giuochi per i bambini, potrebbe trasformarsi in un magnifico campo di golf. Insomma, zona residenziale estiva, e per tutto l'anno molto adatta alle manifestazioni sportive, cui ottimamente si presta la conca erbosa dalla ampia magnifica visuale.

Il Monte Terminilluccio, che divide le due zone con un suo sperone, è stato preso come appoggio di due teleferiche che lo congiungeranno l'una con il piazzale principale di Pian de' Valli (dislivello di m. 230 circa) e l'altra con la cima del Terminilletto, su cui sorge il rifugio Umberto I, e con la dorsale principale dei Sassatelli da cui, nei giorni limpidi, si può abbracciare il panorama fino ai due mari.

Numerosi altri problemi sono stati brillantemente risolti, come per esempio quello di una vasta rete di circolazione indipendente per gli sciatori, quello della tutela rigida dei boschi di alto fusto e della valorizzazione e difesa delle visuali panoramiche che la zona offre; quello del sistema stradale, che con l'anello panoramico terminale di Campoforogna ha avuto una soluzione veramente felicissima, impedendo esso gli insaccamenti e gli intasamenti, altrimenti inevitabili nei giorni di grande affluenza.

Il piano è stato inoltre curato e studiato in modo che il Terminillo possa essere aperto a tutti, divenire veramente la montagna di Roma. Così lassù tutto è stato previsto: vi è posto per tutti: dalla villa di lusso al « cottage », dalla casa a più piani alla villetta del sabato, dalla modesta capanna al grande albergo-rifugio. A Pian dei Valli, nel centro turistico principale, larghissime zone sono state riservate ai Dopolavoro e alle associazioni sportive; più giù, fuori dal bosco, sulle falde assolate digradanti a ponente, sotto Campoforogna, un ampio tratto è riservato alle colonie montane delle Opere Assistenziali.

LO STRADELLO TRASVERSALE PER GLI SCIATORI E LA CORDONATA PER I PEDONI. *(Disegno)*

Il piano comprende inoltre numerosi parchi di posteggio per le macchine, un'autorimessa a 2 piani e una sotterranea, ristoranti di 1ª, 2ª e 3ª categoria, un albergo diurno, un posto di pronto soccorso, negozi e servizi vari costituenti il centro economico amministrativo di tutta la zona. Su di un pittoresco poggio, alle falde del Terminilluccio, l'Associazione degli Alpini ha recentemente deciso la costruzione di un Tempio votivo, di stile francescano, dedicato alla Madonna della Vittoria, propiziatrice delle Armi Italiane nell'Africa Orientale.

Che cosa c'è di realizzato, a tutt'oggi, di questo complesso programma di valorizzazione della « Montagna di Roma »?

La strada, per circa 17 km., l'acquedotto che prende l'acqua 400 m. più in basso, l'Albergo Savoia presso Pian dei Valli, dovuto all'iniziativa di un piemontese, l'infaticabile Zamboni, colonnello degli Alpini in P. A. La prima parte della funivia è in avanzata costruzione. A Pian dei Valli, per iniziativa del R. A. C. I., è sorta una grande autorimessa per oltre 60 macchine, completamente e modernamente attrezzata. Un altro edificio con rifornimento e servizi è pure terminato al piazzale di Campoforogna. Posta e telefono funzionano da tempo; ottimo il servizio di autobus da Rieti, tre volte al giorno. Già da oltre due anni è stata iniziata la consegna delle aree fabbricabili (già se ne sono vendute per più di 300.000 lire) a coloro che si sono prenotati e verso i quali viene usato un trattamento di favore, sia per quanto riguarda la libertà di scelta, sia per il prezzo, a condizione però che costruiscano subito: e già una villa e oltre una dozzina di villini sono sorti quasi per incanto. Alle Istituzioni e alle Organizzazioni del Regime il terreno viene concesso a condizioni di particolare favore.

Ampia libertà di scelta, abbiamo detto, per i primi acquirenti: chi preferisce il bosco, chi il prato, chi il dolce declivio intorno all'anello di Campoforogna, dominante la valle reatina, il Gran Sasso, la Maiella, e da cui la sera si possono distinguere, dietro la selletta formata dal lontano Monte Gennaro, le luci di Roma. Panorama davvero superbo, tale da accontentare anche il turista più difficile.

E molti vanno su a scegliersi il « loro » terreno, e anche se sanno che non potranno mai acquistarlo, studiano a lungo vantaggi e svantaggi delle varie zone prima di fare una scelta definitiva. Forniti, se non di denaro, di molta fantasia, nessuno potrà mai toglier loro la consolazione di tornarsene a valle costruendo in ogni particolare... un bel castello in aria.

GIORGIO GRIVOLA

PANORAMA DI ADDIS ABEBA CON LA CHIESA DI SAN GIORGIO. *(Fot. Luce)*

ADDIS ABEBA E LE SUE TERME

Nel 1889, Menelik, con l'imperatrice Taitù, si mise alla ricerca di un'acqua termale, capace di mitigare la gotta ed i dolorosi reumatismi, di cui era sofferente.

A sud di Entotto si distende la piana di Finfinnì, ampio cratere — pare — di un vecchio vulcano spento. Al centro, da una gorgogliante sorgente, scaturisce acqua limpida e calda, che raggiunge i 70°. L'acqua contiene zolfo, magnesio e principii radioattivi, ed è miracolosa — al dire degli indigeni — per la guarigione della gotta, dei dolori reumatici e del diabete. Il luogo era meta di pellegrinaggi, perchè gli indigeni consideravano quell'acqua santificata dal grande santo Abbò. Più discosto, nella località ove poi fu costruita la residenza imperiale (ex vecchio ghebì) cresceva inoltre un albero sacro, adorato dai pagani e tacitamente anche dai cristiani copti, perchè propiziatore di ottimi eventi.

Lo Scioa era allora intento ad imprese militari, che si ripetevano sovente. Lo stesso Menelik capeggiava le sue orde e, dopo varie vicende, riusciva sempre a vincere ed a soggiogare l'avversario. Taitù, allo scopo di accogliere trionfalmente il regale consorte vittorioso, essendo tutta presa dalla quiete paradisiaca e dalla bellezza del luogo, faceva costruire, accanto all'albero sacro, un padiglione. Grandi feste accolsero, infatti, al suo ritorno Menelik vincitore, il quale, inorgoglito dai successi guerrieri, lusingato dall'accoglienza ricevuta e spronato dalla sua Taitù, nella propria superstiziosa ignoranza, dopo aver fatto sacrificare un bue nero dinanzi all'albero sacro, decideva di trasferire la capitale dello Scioa da Entotto alla conca di Finfinnì, su cui sorse Addis Abeba.

I monti che la circondano sono di natura basaltica, con trachiti e tracce di scisti calcarei. La conca di Finfinnì, fertile come tutti i terreni vulcanici, era priva a quel tempo dei ricchi e folti boschi di eucalipti, che oggi rendono l'aria balsamica e la riempiono d'un gradevole profumo di resina. A sostituire la vegetazione intricata e cespugliosa, gli eucalipti furono in seguito importati dal francese Mondon Vidaillet, corrispondente del « Temps » e professore di lingua amarica. Si racconta che costui importasse i semi di eucalipti, tenendoli nascosti in una scatola di fiammiferi. Ne fece un vivaio di piantine, che, trapiantate, crebbero subito rigogliosamente. Da

LA MODERNA FACCIATA DELL'OSPEDALE ITALIANO DELLA CONSOLATA. (Fot. Luce)

allora le alte piante si andarono sempre moltiplicando, sino a trasformare la conca di Finfinnì in una densa foresta. L'eucalipto è una pianta che ha dato ricchezza alla zona, purificandone l'aria e consentendo a buona parte degli abitanti la possibilità di guadagnare, con la raccolta e la vendita della legna, il necessario per vivere.

Così sorse Addis Abeba, dall'amarico Addis (nuovo) Abäba (fiore), cioè « nuovo fiore », nome voluto dall'imperatrice Taitù ed accettato da Menelik, il quale si era dato con entusiasmo alla erezione della nuova capitale.

La città, che chiameremo *sui generis*, è tutto un bosco estesissimo e folto di eucalipti, attraverso cui si aprono le strade.

Fra il verde della vegetazione resinosa una infinità di *agdò* e di *hudmò* di tutte le dimensioni, nei quali e fra i meandri del bosco si svolge la vita — piuttosto primitiva — degli indigeni. Di tratto in tratto qualche costruzione più accurata troneggia fra le misere capanne, tutte costruite con lo stesso materiale: pareti di staccionate e graticci, rivestite di una malta di fango, paglia e sterco; tetto di paglia o di lamiera ondulata. Lungo le arterie principali, impatinate di un asfalto ormai consunto o sgretolato, sorgono costruzioni più vistose e sontuose, appartenenti ai più strani e impensati stili architettonici, di tutte le epoche e di tutti i paesi; un misto di indiano, di romanico, di barocco, di novecento. L'« Olimpia », come molti altri edificî di stile indiano, ricorda i paesi tropicali dell'Asia. Fu prima teatro-tabarino, nel quale facevano bella mostra le bianche nudità europee, al servizio degli etiopici. I puritani gridarono finalmente allo scandalo, e il locale venne trasformato in pubblico caffè. Successivamente ospitò le crocerossine internazionali, ed oggi l'« Olimpia » è sede della mensa militare di presidio.

La chiesa copta « Mariam », adiacente al viale che adduce al piccolo ghebì, è in stile romanico. Finita di costruire nel 1935 dalla società svizzera « Coqueron », è oggi la residenza del metropolita « Abuna », capo della chiesa abissina.

Il palazzo dell'ex parlamento, che sorge dirimpetto al ghebì imperiale, è una parodia dello stile 900. Fu terminato circa 3 anni or sono. Nell'interno vi sono dipinti del pittore abissino Agagnò, il quale studiò presso l'istituto di belle arti parigino, a spese del governo di Tafari.

Vi sono poi costruzioni realmente belle. La stazione ferroviaria, stilizzata all'europea, sostituì, nel 1915, a cura della Compagnia ferroviaria franco-etiopica, una baracca in legno. L'ospedale italiano della Consolata è un moderno edificio, che può ben figurare in una città europea. Il mausoleo di Menelik II fu fatto costruire — circa otto anni or sono — dall'imperatrice Zauditù,

VEDUTA PANORAMICA DEGLI EDIFICI CHE CIRCONDANO L'EX GHEBÌ IMPERIALE. *(Fot. Luce)*

PARTICOLARE DELL'EX GHEBÌ IMPERIALE. *(Fot. Luce)*

per onorare la memoria di suo padre. Costruito dall'ingegnere tedesco Artel, si compone di una grande cupola centrale, sormontata dalla corona negussita e da quattro cupole laterali, in corrispondenza dei quattro angoli della costruzione. Il mausoleo sorge nel recinto dell'ex ghebì imperiale e la sua cupola centrale segna la quota più alta della conca di Addis Abeba. Nella cripta, tre sarcofaghi monumentali, in marmo di Carrara, contengono le spoglie di Menelik II, di Taitù e della figlia Zauditù.

L'ex ghebì privato dell'imperatore, o piccolo ghebì, o ghebì di ras Maconnen, fu fatto costruire d'urgenza, circa tre anni or sono, in occasione della visita del principe ereditario svedese. Oggi è sede del governatorato generale dell'Africa Orientale Italiana.

La stazione radiotelegrafica « Vallauri » fu fatta costruire dall'Italia. E' in stile moderno ed ha un aspetto molto grazioso.

Il centro della città, la quale ha una circonferenza di oltre 30 chilometri, è la Piazza dell'Orologio (*caratkilò,* che significa quadrivio). Nel mezzo si erge un caratteristico obelisco in stile axumita, non monolitico, a sezione quadrangolare, con la base più ampia. In alto, una grande

IL GIARDINO E LA STRADA CHE FRONTEGGIANO L'OSPEDALE ITALIANO DELLA CONSOLATA. *(Fot. Luce)*

stella metallica a sei punte, che un bel dì, simbolicamente, si trasformò a cinque punte. Su ciascuna faccia dell'obelisco, verso l'alto, un orologio.

Da questa piazza si diramano quattro strade fiancheggiate da boschi di eucalipti: una verso sud, che attraverso il ridicolo arco di trionfo, conduceva all'ex ghebì imperiale; la seconda verso est, alle legazioni ed alla strada di Dessiè; la terza verso nord, all'ex ghebì privato, all'ippodromo e alla via di Entotto; l'ultima, verso ovest, al quartiere di S. Giorgio, il più popolato della città e che prende nome dalla chiesa omonima, fatta costruire da Menelik II nel 1896, subito dopo la battaglia di Adua.

L'arco di trionfo, costruzione provvisoria di stile 900, è stato — or non è molto — demolito. Fu fatto costruire da Tafari, per celebrare la sua incoronazione (2 novembre 1930), a ricordo dell'usurpazione compiuta.

L'ex ghebì imperiale è un coacervo di costruzioni di strano aspetto, sorte l'una dopo l'altra, senza il minimo rispetto all'estetica e ad un preventivo piano d'insieme. Sorge su un'altura (metri 2540) e rappresenta una ridicola ostentazione della barbarie, mascherata di civiltà.

Ad un chilometro e mezzo circa a

LA VIA CHE DA ADDIS ABEBA CONDUCE AD ENTOTTO ED ALLA PIANA DI FINFINNÌ.

LA CHIESA DI SAN GIORGIO DURANTE UNA CERIMONIA RELIGIOSA. (Fot. Luce)

sud ovest dell'ex ghebì, nei pressi del torrente Curtumì, tra i folti ed alti eucalipti, si trovano le terme di Fil Uahà (traduzione: acqua calda).

Menelik, ancora immune dalle raffinatezze tafariane, aveva fatto costruire, nei pressi delle sorgenti termali, un semplice *agdò*, per la cura dei suoi reumatismi e per l'igiene della sua Taitù. Morto Menelik, Ligg Jasù, la spodestata vittima di Tafari, fece costruire, accanto all'*agdò*, il lavatoio pubblico, e a tergo, nel folto del bosco, una palazzina, con impianto completo dell'acqua termosolforosa, in cui passava le sue notti di orgie. Successivamente, l'imperatrice Zauditù — reggente Tafari — fece costruire il bagno termo-minerale, abolendo definitivamente l'indecoroso *agdò*. Anzi, Tafari incoraggiò la imperatrice Zauditù, inferma e ignorante — conosceva appena l'amarignà — a costruire a parte un suo bagno personale, che, dalla sua morte, è poi rimasto chiuso.

Tafari si preoccupò naturalmente di attrarre una buona clientela alle terme: fece così costruire, accanto al bagno pubblico, un albergo — l'*Hôtel d'Europe* — provvisto di gabinetti da bagno e tuttora in esercizio.

La sorgente, arricchita da parecchie polle, dà acqua calda abbondantissima, un po' viscida al tatto, limpida, con tenue odore di zolfo e leggermente insipida, come vi fosse stata sciolta una lievissima quantità di solfato di magnesia.

Riuscito a salire al trono dei salomonidi, Tafari divenne proprietario delle terme. Per ammantare di una veste legalitaria la speculazione, che intendeva intraprendere, nominò un consiglio di amministrazione, costituito dal ministro della penna (*de la plume*), che ne era il presidente, dal capo della municipalità e dai ministri di palazzo, dell'interno, degli esteri, delle finanze, delle poste, dell'agricoltura, dei lavori pubblici, del commercio, della giustizia, della guerra.

Un capo armeno, tale Abraham, era il sovraintendente delle terme e di una segheria di proprietà dell'imperatore. A capo di ognuna di queste aziende, un direttore; quello delle terme era Ghebrè Medhan, un indigeno evoluto, che ha frequentato le scuole medie di Menelik e conosce bene parecchie lingue, fra cui il francese e l'inglese. Biascica anche qualche parola d'italiano, ma si ripromette di apprenderlo in breve.

Oltre al direttore, servivano le terme altre 24 persone, fra cui, mentre abbondava il personale d'ufficio per il controllo dell'amministrazione, difettava quello necessario alla pulizia e all'igiene dei locali.

I prezzi non erano miti, e confrontati al limitato costo della vita in quel tempo (un pollo costava un quarto di tallero, cioè circa una lira) costituivano un'ottima speculazione imperiale.

Ogni cabina è provvista di due o tre vasche rettangolari in iscavo, nelle quali si scende mer-

cè scalini. Quelle di lusso hanno le vasche e i pavimenti rivestiti di mattonelle in maiolica, le altre di cemento. Il corridoio dei bagni di prima classe è separato da quello dei bagni di lusso da una porta intercomunicante; ma gli ingressi sono distinti.

Il bagno pubblico è costituito da tre grandi vasche rettangolari in iscavo, rivestite di cemento, che ricordano le piscine pubbliche dei romani. In esse si tuffava una promiscuità di sessi e di età, secondo la spregiudicata morale etiopica.

All' ingresso del bagno di lusso, un piccolo locale serviva da caffè ristoratore. Il proprietario, un Abissino, pagava una tassa mensile di 25 talleri all'amministrazione delle finanze, che era poi quella personale di Tafari.

IL PICCOLO GHEBÌ, SEDE DEL GOVERNO IMPERIALE. *(Fot. Luce)*

Fuori, all'aperto, una vasta zona fangosa, dove l'acqua delle terme che vi defluisce serve alla cura del bestiame. Immerso nel fango, esso diguazza per ore e ore e si abbevera nel motriglio fumigante, che — dicono — sia molto salutare, poichè l'acqua ha un effetto anche lassativo.

La rapacità di Tafari era giunta fino ad imporre ai proprietari del bestiame una tassa annua di una piastra per tre capi. E si noti che tutto il bestiame di Addis Abeba e delle zone finitime vi affluiva, perchè l'Abissino — come tutti i primitivi — è oltremodo superstizioso e crede alle virtù terapeutiche di quell'acqua.

Oggi, i bagni termali di Fil Uahà sono stati rimessi a nuovo dai nostri genieri della Divisione « Sabauda », i quali hanno riparato, disinfettato, imbiancato, dipinto.

Il Governo del Vicerè ha organizzato questi bagni in modo che le truppe di occupazione possano usufruirne a turno. Gli indigeni, in locali separati, godono gratuitamente del bagno e dell'uso del lavatoio. Per i capi e i notabili sono a disposizione cabine riservate; in altri locali le donne possono prendere il bagno in due capaci vasche rettangolari; mentre gli uomini usufruiscono — a parte — di un'altra vasca rettangolare molto ampia.

L'acqua, che sgorga a getto continuo, è sempre limpida, e mercè un tubo di scarico, il suo livello si mantiene sempre costante.

La cura idroterapica in queste terme è, quindi, igienica ed efficace, e la popolazione indigena può, senza alcun balzello, mantenere pulito il corpo e sottrarsi alle dermatosi, che — sotto infinite forme — erano in passato molto diffuse. Mercè opportuni turni, tutti gli abitanti possono usufruire del lavatoio. Sotto un'ampia tettoia, alcune vaschette rettangolari, poco profonde, ricevono continuamente acqua calda della sorgente, che riesce a scrostare, a sciogliere, a detergere l'enorme sudiciume, di cui sono anneriti gli stracci che affluiscono al lavatoio. Molti, per agevolare l'opera dell'acqua, insaponano gli indumenti e vi ballano sopra, come i contadini sull'uva, nei tini, durante la vendemmia.

La camorra, l'imposizione, lo sfruttamento incessante sono mali ormai detersi per sempre in queste terme.

La popolazione è attonita di fronte all'inusitato, umano trattamento e ogni dì più comprende tutto il male sofferto, tutto il calvario percorso sotto il cessato governo schiavista del negus.

E frattanto la capitale, quasi in virtù di un prodigio, si rinnova di giorno in giorno, facendosi sempre più vasta e più bella.

NICOLA GALLELLI

NEL BIANCO REGNO DEL SALE

La macchina corre verso il mare di Porto Garibaldi, tra il delta del Po e la foce del Reno. A sinistra, la terra di recente bonificata, ancora inerte e restìa, solo a tratti domata dalla tenacia dell'uomo, ma destinata tutta a dare domani il suo raccolto; a destra, le Valli. Sono le Valli la grande laguna interna dominata da Comacchio, popolate di leggende e di anguille celebri in tutto il mondo gastronomico e buongustaio. Comacchio, con la mole imponente del suo duomo e della sua torre, si stende tra le Valli e il mare, raccolta nella sua solitudine, fiera della sua povertà laboriosa.

Senza acquedotto, povera di strade e di altri mezzi di comunicazione, tagliata fuori da ogni movimento turistico, vive di pesca, di agricoltura e, risorsa tenue al bracciantato, ma risorsa più sicura di anno in anno, della raccolta del sale.

Oltrepassiamo Comacchio; ci avviciniamo sempre di più al mare che vide il salvataggio di Garibaldi e la morte di Anita. Ed ecco sulla linea dell'orizzonte ergersi grandi triangoli bianchi. La vastità del paesaggio inganna sulle proporzioni. E' facile rimanere ingannati; si può credere di vedere un campeggio tra mare e Valli. Sono, invece, le montagne di sale che sorgono dalle saline; è il nuovo raccolto che, tra un anno, renderà sàpida la nostra mensa.

Visitare la salina non è facile; occorre un nulla osta della Finanza e il permesso della Direzione. Tutti sanno che la produzione continentale è esercitata direttamente dall'Amministrazione autonoma dei Monopoli di Stato. Le guardie di finanza mantengono una stretta sorveglianza; il contrabbando non sarebbe difficile, se i fedeli custodi delle Finanze dello Stato non stessero vigilanti giorno e notte, specie la notte.

Eccoci dinanzi ai campi saliferi: per accedervi si traghetta uno dei tanti canali che intersecano la piana ferrarese. Siamo ora nella bianca Tenuta del Sale, divisa in poderi e in campi, come una tenuta agricola: si « coltiva » il sale. Nei campi biancheggiano i cristalli del cloruro di sodio, nei fossi scorre la rossa acqua madre. Quello che nei laboratori chimici si ottiene in minime dosi con « esperimenti di gabinetto », ecco qui che la natura dona a migliaia di tonnellate, con un procedimento semplice ed elementare, lo stesso che i Cinesi praticavano migliaia di anni a. C.

La piana perfetta di questo territorio, la vicinanza del mare, il particolare calore dei raggi solari, la praticità delle linee di navigazione interna, che rendono il trasporto del prodotto quanto mai economico, sono le ragioni concrete che hanno fatto prescegliere questo luogo per l'annuale campagna salifera.

L'acqua viene immessa dal mare ai campi. Tutta una gradazione di bacini di evaporazione, a grande superficie, accolgono l'acqua vergine in piccoli spessori, onde l'azione del calore solare e del vento sia più efficace. All'occhio del profano, i grandi bacini rettangolari, limitati da bassi argini, sembrano pressochè uguali, salvo certe sfumature dell'acqua in essi raccolta, grige o verdine o ros-

SUI VASTI CAMPI SALIFERI IN PIENA ATTIVITA' DI LAVORO SI CARICA IL SALE SU VAGONCINI « DECAUVILLE ». *(Arch. Fot. T. C. I.)*

sastre, con riflessi talvolta opachi, talvolta splendenti di una lucentezza metallica. Ma ogni bacino ha la sua ragione d'essere: i vecchi salinari conoscono la salinità dell'acqua senza immergere in essa il misuratore graduato. Dal primo bacino di evaporazione l'acqua viene immessa in un secondo, terzo e quarto bacino, dove la salificazione aumenta gradatamente nelle vasche salanti, finchè il cloruro di sodio deposita a trenta gradi: si hanno così 30 grammi di sale in 70 gr. di acqua. Le vasche diventano così veri e propri campi per la raccolta. Le acque madri vengono ritirate e convogliate verso depositi, dove riusciranno preziose per aiutare la salificazione delle acque vergini del nuovo raccolto e per compensare le perdite di salificazione nei bacini durante le piogge primaverili ed estive. Il sale, scolata l'acqua madre, è così pronto per il raccolto. Sul fondo dei grandi campi saliferi la dura crosta rossastra attende di essere rimossa. I salinari dividono il campo come in una vasta scacchiera: in ogni riquadro un operaio innalzerà il suo cumuletto, spaccando il fondo con speciali pale di legno. Duro lavoro, che si compie al mattino, quando il sole non ha ancora forza. I campi brulicano di operai; i cumuletti conici, disposti regolarmente sul campo, come covoni al sole, rimangono a scolare per circa un giorno. Poi sono caricati sui vagoncini della *décauville* e affidati agli elevatori meccanici, che formano rapidamente i grandi cumuli

GLI OPERAI RADUNANO IL SALE, L'ELEVATORE LO INNALZA, E IL CUMULO NASCE E CRESCE SOTTO LA SUA GETTATA. (*Arch. Fot. T. C. I.*)

prismatici. I cumuli costituenti i depositi del raccolto rimangono all'aria, al sole, all'acqua piovana per un mese circa. L' acqua non è nociva; forma, anzi, una utile crosta di protezione ai cumuli. Con l'autunno, una protezione più efficace è costituita da un rivestimento completo di tegole, sotto le quali il sale si « purifica » per un anno. Mentre si formano i nuovi cumuli, i vecchi vengono scoperti e il raccolto viene trasportato per via d'acqua ai depositi, pronto per la vendita. Il fabbisogno di sale è imponente. L'Italia ne è tuttavia ricchissima. Soltanto la Salina di Margherita di Savoia ha una produzione media annua di 112.999 tonnellate; Comacchio ne produce 18.510.

Duro lavoro, quello dei salinari.

In tutta questa mirabile vicenda, il protagonista è il nostro bracciante. Rude vigoroso parco protagonista.

Sotto il sole, con i piedi nudi nelle acque brucianti o sui cristalli taglienti, con gli occhi arrossati dalla salsedine, la gola bruciante dall'arsura, i salinari lavorano ininterrottamente e instancabilmente.

Bisogna vederli questi Comacchiesi nei campi saliferi. Sono pescatori che, in attesa della famosa campagna autunnale di pesca nelle Valli, dànno la loro opera alla Salina. Con la muscolatura in forte rilievo sotto la pelle abbronzata, seminudi, si stagliano vigorosamente sul grigiore luminoso dei campi, sul roseo dei cumuletti, sul bianco splendente delle pirami-

SPEDIZIONE DEL SALE AI DEPOSITI - VECCHIO OPERAIO CHE RACCOGLIE I RESIDUI DEL SALE DOPO LA « SPACCATURA ». *(Arch. Fot. T. C. I.)*

di del sal nuovo. Sono tagliatori, spalatori, facchini; e, aristocrazia su tutti gli altri, formatori, cioè gli artisti del sale. Sono operai che formano con lunghe aste le pareti dei grezzi cumuli nati dal gettito degli elevatori. Il sale, ancora molle, si plasma docile sotto la carezza delle aste, tratrasformandosi in rigorose costruzioni prismatiche, che sembrano erette col metro e la squadra, il filo a piombo e il livello.

Le campagne salifere cominciano a primavera con la immissione dell'acqua vergine nei campi e terminano a fine estate. Nell'inverno rimangono in Salina i militi della Finanza, e alcuni operai per la custodia e la cura degli impianti. Sotto le larghe tegole rossastre il sale raccolto non avverte le intemperie che si scatenano dintorno. La umidità residuale svapora, i cristalli diventano sempre più bianchi e più puri.... sempre più degni di simboleggiare l'umana sapienza, e sempre più adatti, soprattutto, a dar gusto e sapore ai nostri alimenti. L'importanza del sale per il nostro benessere e per la nostra esistenza è incalcolabile. Una pietanza priva di sale è insipida; ecco perchè una delle più dure offese che possa farsi ad un nostro simile è quella di giudicarlo figuratamente mancante di sale... in zucca...

... ma in questo bianco splendente regno sembra che vi sia sale per tutti, anche per gli sciocchi...

P. G. COLOMBI

ANITA E GIUSEPPE GARIBALDI EFFIGIATI IN UN MEDAGLIONE IN MARMO NEL 1849, ULTIMO ANNO DELLA LORO AGITATA E AVVENTUROSA VITA IN COMUNE (ROMA, COLLEZIONE PAVIA).

IL SALVATAGGIO A CALA MA

Uno dei più pittoreschi tratti della costa toscana è il Golfo di Follonica; una lunga spiaggia di finissima sabbia, una serie di basse dune rivestite di folte pinete; poi, verso l'interno, boschi di quercia sughero, campi fiorenti ed un sorgere graduale di colline coronate da fattorie, che si appoggiano via via a colline più alte; poi i monti della regione metallifera di Massa Marittima, chiusi ad oriente dall'alta groppa brulla, calcare, di Gerfalco. Il bel golfo ampio, che si incurva con una linea regolare dolcissima, è limitato a ponente dalle colline di Populonia e verso mezzogiorno da quelle su cui, oltrepassate le miniere di Gavorrano, sorge Vetulonia; le prime scendenti con dolce pendìo tra il fumo delle fonderie di Piombino, le seconde cadenti ripide e boscose sul mare, con brevi balze scoscese, che determinano piccoli rientranti della costa, quali il Portiglione e la Cala Martina. Sul versante dei monti di Gavorrano, che guarda Follonica, si aggrappa ad una stretta dorsale, a 260 m. di altezza, il piccolo villaggio di Scarlino, che un tempo diede il nome alla vasta palude allora situata nell' ultimo tratto del torrente Pecora, a sud di Follonica.

L'aspetto della pianura compresa fra la strada che va da Follonica a Cura Nuova, sbocco del torrente Pecora dalle colline di Massa Marittima e le pendici orientali delle alture di Gavorrano e di Scarlino, non è molto cambiato da quello che era nel 1849, benchè il completo prosciugamento della palude di Scarlino abbia dato luogo ad un aumento di case coloniche, di fossi di scarico, di strade. Anche allora la bonifica era molto avanzata; il torrente Pecora e il Canale Allacciante erano arginati, come lo sono adesso. Allora era soltanto carrareccia la bella strada che ora si percorre in torpedone e che da Follonica corre lungo la sua bella pineta di levante, supera su due ponti la Pecora e il Canale Allacciante, sale sopra l'insellatura ad oriente del Poggio la Guardia e, attraversato il Piano dell'Alma, raggiunge la magni-

CARTINA SCHEMATICA DELL'ITINERARIO DI GARIBALDI DA SALINE DI VOLTERRA A CALA MARTINA (27 AGOSTO - 2 SETTEMBRE 1849), DOPO AVER SUPERATO L'APPENNINO, SFUGGENDO ALL'ACCANITO INSEGUIMENTO DELLA SBIRRAGLIA AUSTRIACA.

DI GARIBALDI

RTINA 2 Settembre 1849

fica spiaggia di Castiglione della Pescaia. In quel tempo non vi era la ferrovia.

In questo tratto di paese pianeggiante, sulla Via Aurelia, tra la stazione di Scarlino e quella di Follonica, sorge la fattoria detta Palazzo Guelfi, asilo di Garibaldi nella notte dall'1 al 2 settembre 1849, l'ultima della sua lunga, tremenda odissea, iniziatasi il 2 luglio, appena caduta la Repubblica Romana, culminata con la morte di Anita presso Comacchio il 4 agosto e con la fucilazione di Ugo Bassi, Ciceruacchio, i suoi figli ed altri seguaci dell'Eroe (8-16 agosto); proseguita, col solo capitano Leggero, attraverso la Pineta di Ravenna, Modigliana, Le Filigare, la Toscana.

Palazzo Guelfi, un massiccio edificio del tipo comune alle fattorie della Maremma Toscana, è di proprietà della Signora Guelfi-Socini, residente a Siena, ultima discendente diretta di Angiolo Guelfi, che ospitò Garibaldi.

Durante l'« Escursione in Toscana » - 14-20 settembre dello scorso anno - i Soci del Touring, ad essa partecipanti, hanno percorso vie, attraversato e visitato paesi ricchi di memorie dell'epopea garibaldina; il giorno 16 si sono soffermati a Palazzo Guelfi e, cortesemente accolti dall'agente della fattoria, signor Attilio Petrucci, hanno visitato, con tutta la commozione ispirata dall'ambiente e dalle memorie, la camera ove riposò Garibaldi. La storica camera è al primo piano, nell'angolo a destra di chi guarda l'edificio. Tutto v'è conservato con religioso rispetto; il letto di ferro, una poltrona, un tavolo col lume a olio, un cassettone: tutto come nel settembre 1849; conservata la pittura delle pareti a strisce bianche e celesti e il soffitto di legno. E' qui, si pensa, che culminò l'opera di abnegazione di tanti Italiani. Se essa fosse mancata o avesse fallito, che cosa sarebbe avvenuto, ove Garibaldi fosse stato preso e inesorabilmente fucilato? Nella camera, sulla parete a sinistra della porta, è murata una bella epigrafe di F. D. Guerrazzi, fattavi apporre da Angiolo Guelfi nel dicembre 1862.

Il signor Petrucci volle donare ai gitanti una pregevole monografia: « Dal Molino di Cerbaia a Cala Martina », pubblicata a Firenze nel 1882, nella quale Guelfo Guelfi, figlio di Angiolo, nato nel 1837 e morto nel 1911, ha raccolto con grande diligenza le notizie sul salvataggio di Garibaldi attraverso la Toscana.

GIUSEPPE GARIBALDI, GENERALE DELLA REPUBBLICA ROMANA, ANCORA IN VESTE DI GUERRIGLIERO DELLE « PAMPAS ». AVEVA ALLORA QUARANTADUE ANNI. (DA UNA LITOGRAFIA DEL TEMPO).

UGO BASSI E LIVRAGHI CONDOTTI AL LUOGO DEL SUPPLIZIO DA SOLDATI AUSTRIACI. QUADRO DI CARLO ADEMOLLO (BOLOGNA, MUSEO DEL RISORGIMENTO).

FERMO ED ARRESTO DI UGO BASSI.

QUADRO DI CARLO ADEMOLLO (MUSEO DEL RISORGIMENTO, BOLOGNA).

FUCILAZIONE DI U. BASSI A BOLOGNA.

QUADRO DI A. LANFREDINI.

Garibaldi e il capitano Leggero, alle 11 di sera del 27 agosto, arrivarono al Bagno al Morbo, gruppo di case sulla strada provinciale da Volterra a Massa Marittima. La decisione che il Generale dovesse imbarcarsi in un punto della costa maremmana venne presa nella notte, presenti Girolamo Martini, facoltoso fattore del Bagno, e Cammillo Serafini, possidente di San Dalmazio, villaggio appartato ad oriente della strada. Non bisognava indugiare; qualunque ritardo poteva riuscire funesto; la crociera, già attiva nell'Adriatico, non era stata ancora estesa alle spiagge toscane.

La sera del 28, i due profughi, accompagnati in biroccino dal Serafini, arrivarono alla di lui casa a San Dalmazio, dove si trovava un altro patriota, Angiolo Guelfi di Scarlino, avvisato da un messo del Martini. Venne concertato che, senza dilazione, si dovesse trovare una barca capace di trasportare i due eroici fuggiaschi sulla costa ligure. Il Guelfi partì nelle prime ore del 29, e per quattro giorni Garibaldi e il Leggero rimasero ben nascosti a San Dalmazio. La sera del 1° settembre, il Guelfi ritornò, dopo avere combinato tutto, con infinite precauzioni. Come il Guelfi, quel gruppo di patrioti che concorsero a salvare Garibaldi erano dei sorvegliati e perseguiti per le loro idee repubblicane. I fratelli Lapini di Massa Marittima vennero incaricati della guida e scorta da questa città a Casa Guelfi, ove il Generale avrebbe dovuto riposare; a Olivo Pina e ad altri animosi giovani di

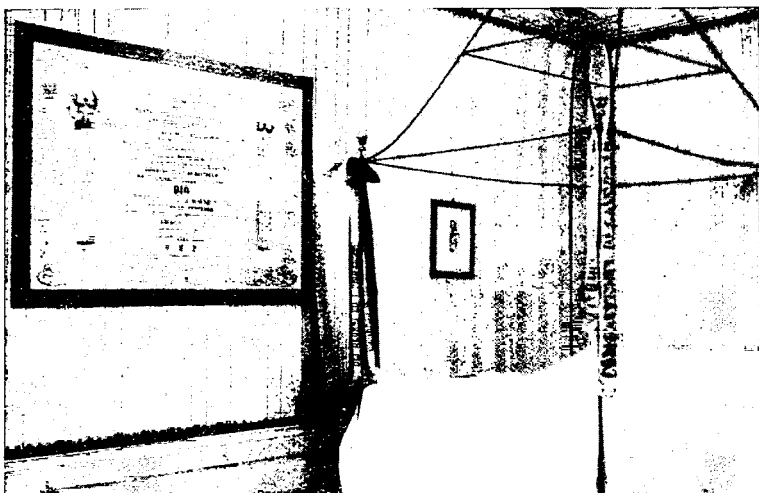
Scarlino venne affidata la scorta da Casa Guelfi al mare. Per la ricerca della barca il Guelfi ottenne l'aiuto di Pietro Gaggioli, commerciante di Follonica, il quale partì la sera del 29 agosto per Piombino e di là si recò a Porto Longone, ove trovò Pietro Azzariti, suo amico, padrone di una barca peschereccia, che aderì volonterosamente all'invito. La notte del 31 agosto la barca, con l'Azzariti e il Gaggioli, approdò allo scalo di Follonica. Mentre l'Azzariti attendeva in Follonica ai suoi interessi commerciali, il Gaggioli correva a Massa Marittima ad avvisare i fratelli Lapini, e faceva avvertire i giovani di Scarlino di trovarsi alla mezzanotte dall'1 al 2 settembre in Casa Guelfi.

Tutto si svolse secondo quanto era stato stabilito. La sera del 1° settembre Garibaldi e il suo fido compagno di San Dalmazio raggiunsero a cavallo, di buon trotto, il mulino di Bruciano; di qui, un biroccino li portò al Casale di Malenotti, presso Massa; e un altro biroccino, con i fratelli Lapini, evitando la città, a Casa Guelfi, dopo avere incontrato per via i gendarmi, che li credettero una comitiva di cacciatori. Arrivarono a Casa Guelfi alle ore 1,30 antimeridiane del 2 settembre, dopo aver percorso 59 chilometri da San Dalmazio.

Nella casa, ove erano riuniti gli amici, il Generale venne accolto con la parola d'ordine: « Venezia! », a cui egli rispose: « Buona sera, amici »; ed entrò silenzioso e stanco. Col Gaggioli e l'Azzariti fissò l'imbarco fra le 9 e le 10 a Cala Martina, poi, preso un caffè, si adagiò vestito sul letto, mentre il Leggero si coricava su un lettino nella stessa camera. Alle

LA « BURRAIA », DOVE SOSTÒ GARIBALDI, RECANDOSI DA VOLTERRA A BAGNO AL MORBO. CASA DEL DOTTOR CAMMILLO SERAFINI A SAN DALMAZZO. *(Arch. T. C. I.)*

SCARLINO, SULLE COLLINE AD OVEST DI GAVORRANO. *(Arch. T. C. I.)*

PALAZZO GUELFI, DOVE SI RIFUGIÒ GARIBALDI PRIMA D'IMBARCARSI A CALA MARTINA.

CAMERA DEL PALAZZO GUELFI E LETTO IN CUI RIPOSÒ GARIBALDI (1-2 SETTEMBRE '49).

GARIBALDI RIESCE A SFUGGIRE AI CROATI (CARICATURA DEL « FISCHIETTO » - 1849).

4, furono svegliati da Olivo Pina; cambiarono i loro vestiti con quelli dei fratelli Lapini, e fu la sola precauzione a cui Garibaldi consentì, non avendo voluto nemmeno tagliarsi i capelli fluenti e la caratteristica barba.

Alle 5, dopo consumata una zuppa, gli esuli, scortati da quattro giovani di Scarlino, tutti armati di fucili da caccia, si misero in marcia. Sull'argine del Canale Allacciante Garibaldi fece l'unico cattivo incontro della sua perigliosa traversata da Comacchio al Mar Tirreno: un ex gendarme lo riconobbe e corse a Scarlino per denunciarlo; ma vi fu chi lo costrinse a tacere.

Il drappello, al quale si era unito anche il Gaggioli, passando per le boscaglie salì sul Poggio la Guardia. Lassù, in vista del mare, la fronte di Garibaldi si rasserenò. Tra le balze boscose e i cespugli fu raggiunta la breve spiaggia di Cala Martina; poco dopo arrivò la barca dell'Azzariti, con quattro uomini a bordo. Garibaldi abbracciò e baciò tutti, poi, seguito dal Leggero, s'imbarcò. Era poco lontano sul mare quando mandò ai suoi salvatori un ultimo saluto: « Viva l'Italia ». Erano le 10 antimeridiane del 2 settembre 1849.

La barca si diresse all'isola d'Elba, ove a Capoliveri sbarcò due marinai e a sera proseguì per il Golfo della Spezia. Il 6 settembre Garibaldi sbarcò a Porto Venere; ma arrestato a Chiavari quello stesso giorno, fu accompagnato a Genova e obbligato a partire esule.

Il Granduca Leopoldo II lasciò tranquilli i salvatori di Garibaldi; soltanto l'Azzariti rimase in esilio in Liguria fino al 1859.

UMBERTO ADEMOLLO

Vita del Touring

Un altro grave lutto ha colpito il nostro Vice Presidente ing. comm. Mario Bertarelli e le Famiglie Bertarelli, già così duramente provate dalla sventura nel corso del 1936.

Nella sera di Natale il rag. Marco Bertarelli, valoroso capitano degli Alpini in guerra e alacre collaboratore dell'industria legata al nome dei Bertarelli, si è spento a soli 51 anni.

Ancora una volta il nostro Sodalizio si stringe intorno alle Famiglie Bertarelli per dir Loro tutta la sua commossa partecipazione al Loro dolore: particolarmente diciamo le parole della simpatia più viva e della più aderente solidarietà nel dolore al dottor Guido Bertarelli, fratello dell'Estinto, nostro antico amico e collaboratore, Vice Presidente della Sezione di Milano del C. A. I., legato a noi dal quotidiano e grandioso lavoro di quella *Guida dei Monti d'Italia,* che sarà motivo certo di nuova gloria per gli Istituti da cui fu promossa e che ha in Lui uno dei più fervidi animatori.

Ma un sentimento di gratitudine si unisce a quello del profondo cordoglio per rivolgersi ai signori Maria Allegri in Ruggeri, Enrico e Anna Allegri, congiunti a Marco Bertarelli da stretti vincoli di parentela, i quali vollero onorare la memoria dell'Estinto elargendo la somma di Lire 15.000 a favore del Villaggio Alpino del Touring.

Far del bene nel nome dello Scomparso: così la Vita trae origine dalla Morte, perpetuandone il pio ricordo nell'anima dei beneficati.

Nuovi Consiglieri del Touring

Nelle sedute di Consiglio del 17 giugno e del 4 dicembre dello scorso anno, su proposta della Presidenza del Sodalizio, vennero chiamati, con voto unanime, a far parte del Consiglio stesso — salvo ratifica dei Soci nell'Assemblea che verrà convocata *ad referendum* nel prossimo maggio — i signori prof. ing. gr. uff. Italo Vandone e prof. Gian Piero Bognetti, per i due posti vacanti dopo la morte dei sempre rimpianti e benemeriti ing. prof. comm. Francesco Sansoni e dott. gr. uff. Marco De Marchi.

Per i Soci del Touring specialmente, i nuovi eletti non hanno bisogno di particolare presentazione. L'uno e l'altro appartengono già, in certo modo, alla nostra famiglia, motivo questo per noi di grande e sincero compiacimento, anche se tale precedente — com'è ovvio — non ha costituito un elemento determinante della scelta, dovuta ai loro grandi meriti personali e alla possibilità di una loro preziosa collaborazione.

Il prof. ing. gr. uff. **Italo Vandone**, che iniziò la sua carriera al Genio Civile e che fu successivamente Ingegnere Capo della Provincia di Milano, è una delle personalità più eminenti dell'Ingegneria stradale. Dopo aver legato il suo nome ad opere grandiose, compiute quale funzionario della Pubblica Amministrazione (vogliamo ricordare qui soltanto la parte ch'egli ebbe nella costruzione del ponte sul Po a Piacenza) e aver collaborato col nostro Sodalizio per il miglioramento stradale, soprattutto attraverso la attività dell'apposita Commissione del Touring, assunse nel 1919 l'ufficio di Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale del Touring Club Italiano (Fondazione Puricelli, gestito, a partire dal 1928, in unione col R. A. C. I.) di cui fu il geniale animatore e vivificatore.

Non è qui il caso di elencare la vasta e complessa attività svolta dall'Istituto sotto la direzione dell'ing. Vandone. Basterà rilevare che tutti i tecnici italiani sono concordi nel valutare l'apporto fondamentale che l'opera del Vandone e dell'Istituto hanno significato per il progresso stradale del nostro Paese.

Il suo nome, del resto, è ben conosciuto anche all'estero dove, in rappresentanza del Touring e spesse volte anche del Governo, ha preso parte a tutti i Convegni Stradali.

Il Consiglio del Touring, che aveva perduto, con la morte del prof. Sansoni, una valorosissima competenza, ne riacquista, con la nomina del prof. ing. gr. uff. Italo Vandone, un'altra che le può degnamente succedere.

Il prof. **Gian Piero Bognetti,** figlio del nostro amatissimo prof. Giovanni Bognetti, Presidente del Touring dal 1926 al 1935, è, fin dal suo venticinquesimo anno, professore universitario per la storia del diritto; dopo avere insegnato tale disciplina successivamente nelle Università di Urbino e di Pisa, è ora, dal 1934, ordinario di questa materia nella R. Università di Genova.

Appassionato fin dagli anni della sua prima giovinezza delle ricerche e degli studi storici e giuridici e frequentatore assiduo di archivi e di biblioteche, egli ha potuto dedicare alle scienze tutte le sue più belle doti di ingegno e di cultura, rivolgendole ordinatamente ad un fine, sorreggendole con un'assidua e rigorosa disciplina, degna, soprattutto in un giovane, anzi in un giovanissimo, della massima ammirazione. Il Bognetti, pertanto, è stato in grado di pubblicare opere di grande lena e di riconosciuto valore scientifico e metodico, quali quelle sulle origini dei comuni rurali del Medio Evo, e sulla storia del passaporto e del salvacondotto, che gli hanno subito fatto conquistare un posto notevole fra gli studiosi italiani e stranieri della materia.

Innumerevoli sono poi le memorie e le note di minor mole che il Bognetti ha dedicato ad argomenti giuridici e storici di grande interesse anche turistico: su Castel Seprio, sulle miniere di Valtorta nei rapporti giuridici cogli arcivescovi di Milano, sull'Abazia Regia di S. Salvatore di Tolle, sulle pievi delle valli di Blenio, Leventina e Riviera, sulle condizioni dei cittadini milanesi dopo la distruzione di Milano del 1162 ecc., in cui sono particolarmente studiati, fra l'altro, il regime delle miniere e dei pascoli nel Medio Evo, gli ospizi e le vie dei pellegrini, la formazione storica del confine delle Alpi, e numerosi altri problemi che hanno diretta attinenza con la vita e le mète che ci proponiamo.

Alla Società Storica Lombarda ed ora alla Regia Deputazione di Storia Patria per la Lombardia, di cui egli è dotto e solerte Deputato, il Bognetti ha pure portato e porta assiduamente la sua mirabile attività, sicchè non è dubbio che egli, socio del Touring sin dalla nascita, sarà nelle migliori condizioni per diventare un prezioso collaboratore e per fare onore al suo Consiglio Direttivo, tanto più che egli avrà dinnanzi a sè l'esempio luminoso del Padre in tutta la Sua opera di amore e di sacrificio per il nostro Sodalizio.

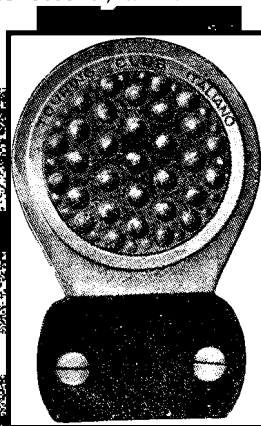
Dove sorgerà il nostro XVI Campeggio?

Mentre procede attivamente l'organizzazione del « *Periplo delle Coste d'Italia ed Escursione nella Venezia Giulia* », che avranno luogo dal 2 all'11 Maggio prossimo e di cui abbiamo dato notizia nel numero precedente della Rivista, siamo lieti di annunziare che il *XVI Campeggio* « *Al Monte Rosa* » sorgerà quest'anno alla testata della *Valle d'Ayas*, in località *Pian di Verra*, magnifico pianoro a 2047 m. di altitudine, circondato da pinete e allietato dalle chiare acque dell'Evançon, in vista degli imponenti ghiacciai che scendono dal Breithorn e dai Gemelli.

Chi ha tempo...

Una proroga che molti hanno invocato è quella concessa dal Decreto Ministeriale 28 dicembre 1936, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 31 dicembre scorso n. 302, relativa al termine di applicazione del dispositivo catarifrangente sugli autoveicoli. In base al nuovo Decreto, l'adozione del dispositivo diverrà obbligatoria: *a*) per gli autobus e relativi rimorchi, per le automobili adibite a servizio pubblico di linea, di piazza, e di noleggio di rimessa e per le motocarrozzette in servizio pubblico di piazza al 30 giugno prossimo; *b*) per gli autocarri e rimorchi relativi, per le automobili in servizio privato per uso promiscuo (trasporto di persone e di cose), nonchè per quelle ad uso speciale, al 31 dicembre prossimo; *c*) per le automobili per trasporto di persone, i motocicli, le motocarrozzette e i motofurgoncini in servizio privato al 30 giugno 1938 -XVI.

I nostri Lettori vorranno però permetterci di far ricorso al vecchio e sfruttatissimo proverbio col quale intitoliamo questa nota, per dar loro un consiglio: si affrettino a mettersi in regola anche se le loro macchine potranno fruire della tolleranza più lunga. Chi, come noi, ha assistito all'affannosa ricerca di catarifrangenti da parte di proprietari di vetture private, di impresari di trasporto, di autisti, che portava tutta questa brava gente, negli ultimi giorni dello scorso anno, a far code interminabili ai nostri sportelli, vorrebbe che fosse evitata, allo scadere delle proroghe, il rinnovarsi dell'inconveniente, il quale, oltre a recare disturbo ai Soci, altera non indifferentemente l'andamento dei nostri servizî, provocando squilibri nella razionale distribuzione di essi.

D'altra parte, l'esperienza già acquisita in questo campo permette di constatare come la gemma rifrangente sia di grandissima utilità per evitare pericolosi incidenti: occorre, dunque, che ogni Socio automobilista provveda, nell'interesse proprio e dei terzi, a mettersi in regola con la legge al più presto, non solo; ma anche si faccia efficace e convinto propagandista presso amici e conoscenti, affinchè il termine fissato dal decreto di proroga veda tutte le automobili italiane già da tempo munite del dispositivo, del quale — è bene ricordarlo — dovrà essere sempre curato il mantenimento in efficienza attraverso una diligente pulizia.

Quanto al servizio offerto dal Touring, i nostri Soci ricordino che per tutta la durata della proroga il Sodalizio mette a loro disposizione i dispositivi catarifrangenti perfettamente rispondenti alle caratteristiche tecniche stabilite dal competente Ministero ed al prezzo più basso (L. 4.— alla Sede, L. 5.— per spedizione nel Regno, Impero e Colonie); vedano dunque di rispondere a questa premura con altrettanta premura, nell'interesse loro ed anche in quello del Touring.

Per i rimorchi degli autocarri, il dispositivo catarifrangente, anzichè di forma circolare, è triangolare. Esso è pure in vendita ai Soci del T. C. I. al prezzo di L. 9 per consegna alla Sede e di L. 11 per spedizione nel Regno, Impero e Colonie.

Conservare "Le Vie d'Italia,,

Non raramente avviene che si oda parlare o si leggano sui giornali notizie di paesi, di uomini o di avvenimenti che si ricollegano ad articoli, studi e materiale iconografico pubblicati da « *Le Vie d'Italia* ». Se abbiamo conservato i fascicoli della Rivista nel loro ordine cronologico, ci sarà facile rintracciare queste trattazioni particolari, che illustrano ampiamente problemi di attualità.

Anche per questo il Touring, continuando un uso diventato ormai tradizione, ha preparato comodissime « cartelle-custodia » per raccogliere e conservare i fascicoli dell'annata 1936 e ugualmente comode ed eleganti « copertine » per rilegarli in due volumi.

Tanto le due cartelle quanto le due copertine sono per formato e per colore identiche a quelle degli scorsi anni: rivestite in tela verde scura, portano il titolo della Rivista impresso in oro sul dorso e sul piano anteriore.

Il prezzo delle due cartelle o delle due copertine è di L. 8 alla sede del T. C. I., L. 10 Italia, Impero e Colonie, L. 13 all'Estero. Alle stesse condizioni si possono avere le due cartelle o le due copertine per l'annata 1936 de « *Le Vie del Mondo* ».

Indirizzare le richieste all'Amministrazione del Touring Club Italiano, Corso Italia 10, Milano.

La "Campagna del mezzo milione,,

Il giorno — certo non lontano — in cui il Touring potrà raggiungere la tappa del *mezzo milione* nel numero dei suoi Soci, sarà uno dei più gloriosi e fausti della vita del grande Sodalizio. A questa tappa ci avviciniamo a grandi passi, poichè la Campagna indetta a tale scopo conti-

nua a dare frutti sempre più cospicui. Gli amici tengano viva la fiamma e cerchino aderenti al Touring in ogni occasione, con la certezza di fare anche l'interesse di coloro che riusciranno ad attrarre nelle nostre file. Infatti, non si è dato mai, forse, il caso di un'associazione che assicuri tanti e tanto solidi vantaggi ai suoi membri, quanto quelli di cui è largo il Touring coi propri associati.

Chiunque ottenga una nuova adesione e procuri un nuovo Socio aggiunge qualche cosa alla forza d'azione del Sodalizio, e, secondo quanto stabilisce il regolamento per la « *Campagna del mezzo milione* » (ognuno può chiederlo mediante semplice biglietto da visita con le iniziali « C. M. M. »), riceverà un premio.

Ultimamente sono state sorteggiate altre tre copie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo* fra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi tra i numeri 1601-1700, 1701-1800, 1801-1900 e la sorte ha favorito i signori:

Prof. *Guido Cosciani*, Console Scolastico del T. C. I., R. Istituto Tecnico Commerciale « L. da Vinci », Trieste (n. 1627);

1° Capitano *Giuseppe Simonetti*, Console Militare del T. C. I. per il Comando Stabilimenti Militari di Pena, Gaeta (n. 1720);

Prof. Cav. *Guido Devescovi, Console Scolastico* del T. C. I., R. Liceo Ginnasio « Dante Alighieri », Trieste (n. 1870).

Ricordiamo che, indipendentemente dai premi tratti a sorte, *anche la presentazione di un solo Socio dà diritto ad un premio a parte ed a scelta.*

Ribassi e facilitazioni ai Soci del T. C. I.

Le Imprese Marittime « Ignazio Messina e C. » di Genova, le quali esercitano il servizio regolare passeggeri e merci per l'A. O. fra Genova e Gibuti (toccando i porti di Livorno, Napoli, Palermo, Catania, Massaua ed Assab) con le navi di prima classe « Semien », « Tembien » e « Ogaden », tutte oltre le 8.000 tonnellate, accordano ai nostri Soci, a presentazione di tessera, lo sconto del 5 % sulle tariffe per i passeggeri.

Esempi da imitare

Il nostro Console per Calalzo sig. G. B. Giacobbi ci scrive: « Compiendosi il 40° anno della

mia appartenenza all'associazione del T. C. I., mi sono proposto di presentare nel mio pronipote Paolo il continuatore del vitaliziato, che potrà durare — almeno lo spero ed auguro — il doppio del mio. Unisco la domanda del nuovo Socio, che non ha potuto firmare perchè ancora analfabeta. La fotografia, che pure unisco, garantisce l'autenticità del candidato. Ho spedito in data odierna per detta iscrizione un bollettino postale dell'importo di L. 250.20 ».

Il piccolo Socio vitalizio è uno dei primi della sua età nelle nostre file. Lo accogliamo con festa, come un augurio di fortuna e un simbolo vivente del fecondo avvenire del nostro Sodalizio; mentre esprimiamo il voto che altri Soci abbiano ad imitare l'esempio del Console Giacobbi nel festeggiare i fausti eventi delle loro famiglie.

Continua senza tregua e con ritmo crescente l'invio al Touring, da parte di Soci Vitalizi, della quota integrativa di L. 22.50 o di L. 30 — a seconda cioè che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o con quella di L. 200 (dal 1932 a tutto il 1935) — a rimborso della somma versata dal Sodalizio per convertire il loro contributo in Rendita 5 %.

Mentre ci felicitiamo per questa prova davvero eloquente di affettuoso attaccamento che ci giunge spontanea dai Soci Vitalizi, registriamo qui con orgoglio una nuova cospicua serie di « esempi da imitare »:

Cap. Cav. Luigi Salamone, Roma; Dott. Alberto Vaghi, Milano; Petronio Ida, Trieste; Rag. Vittorio Ugolini, Verona; Dott. Don Ettore Rossi, Calvisano; Tenente Giuseppe Mario Filippello, Torino; Mons. Stefano Costa, Feltre; Dott. Cav. Carlo Bassi, Castelbolognese; Janni Cesare Augusto, Roma; Venturini Giuseppe, Este; Rag. Giuseppe Serena, Firenze; Dott. Pirro Dragoni, Ravenna; Vangelisti Amerigo, Genova; Rag. Lucia Facchetti, Varese; Avv. Mario Lamperti De Vecchi, Novara; Rag. Elio Pierangeli, Roma; Avv. Alfredo Tovo, Torino; Toneguttì Giovanni, Belluno; Ing. Piero Sordelli, Milano; Vandoni Carlo, Milano; Roggero Pedro M., Chorillos; Baruzzi Giuseppe, Genova; Mirandoli Serafino, Livorno; Dompieri Leonardo, Trapani; Ing. Comm. Costantino Dimidri, Bari; Bonadonna Giovanni Battista, Ancona; Ing. Mario Bertolini, San Remo; Maran Ferruccio, Padova; Bacchi Jole, Palermo; Mellerio Vincenzo, Malesco; F. Lanata Coudy Luis, Roma; Ceresa Giovanni, Vercelli; Mons. Ettore Bianchi, Cento; Don Teopompo Leofatti, La Spezia; Padre Benvenuto Gerardo, Genova; Dott. Pietro Crotti, Bagni di Lucca; Rossi Aristide, Domodossola; Avv. Mario Tedeschi, Torino; Parini Giacomo, Spiazzo Rendena; Fagnola Giuseppe, Borgosesia; Dott. Carlo Cini, Vittorio Veneto; Bozzone Ettore, Torino; Gardoncini Giuseppe Giovanni Battista, Gardone V. T.; Profeta Romolo, Montiano Toscano; Lorenzi Ferdinando, Genova; Cav. Paolo Salemo Troya, Siracusa; Dott. Rag. Giuseppe Bisestì, Desio; Santorufo Luigi, Lecce; Comm. Vittorio Basso, Milano; Avv. Dott. Cav. Ernesto Levi, Torino; Rag. Cesare Briani, Trento; De Benedetti Tomaso, Savona; Ciana Giulio, Orta S. Giulio; Gasparini Enrico, Castelleone; Barone Carlo Cataldi, Genova; Pegli Giovanni, Rapallo; Intini Domenico, Noci; Rag. Gr. Uff. Armando Pedrini, Delegato Capo del T. C. I., S. Francisco Calif.; Arch. Antonio Pugliese, San Paulo; Rag. Mario Lombardi, Ferrara; Rag. Arturo Mattei, Bologna; Borrini Guido, Torino; Dott. Ing. Cesare Butazzi, Livorno; Dott. Giuseppe Bruni, Varese; Ing. Cav. Emilio Emmer, Milano; Albertieri G. Nino, Console del T. C. I., Bordighera; Comazzi Pierino, Takoradi; Avv. Spirito Raineri, Torino; Dott. Mario Caffaratti, Torino; Ing. Cav. Uff. Filippo De Matteis, Torino; Fabris Giacomo, Rocca Pietore; Rocca Ancis Stefano, Cagliari; Garavaglia Carlo, Milano; Comm. Alberto Fossati Bellani, Monza; Dott. Co. Scipione Barbiano Belgioioso, Milano; Avv. Silla Albrighi, Milano; Rag. Giuseppe L. Loretti, Buenos Aires; Laganà Armando, Napoli; Mori Giuseppe, Spercenigo; Rag. Mario Taccani, Milano; Tod Mercer J. Lorenzo, Rapallo; Pagani Bice, Besana Brianza; 1° Capitano Romeo Ferrari Maggiorino, Bolzano; Dott. Ing. Mario Martelli, Novara; Lassi Domenico, Faenza; R. Liceo Ginnasio « G. D'Annunzio », Zara; Avv. Antonio Pioppi, Modena; Rag. Erminio Alberto Olivero, Torino; Dott. Prof. Luigi Duranti, Pisa. *(continua)*

DALLA TRIPOLITANIA ALLA CIRENAICA PER LA "LITORANEA LIBICA„

L'annuncio di questa nuova Escursione in Libia ha destato un vivissimo interesse fra i Soci. Infatti, anche chi ha già partecipato ai precedenti viaggi in Colonia, organizzati dal Touring, si rende conto dell'originalità di questa Escursione, che consente di abbinare la visita della Tripolitania e della Cirenaica, grazie all'avvenuta inaugurazione della « Strada Litoranea » lungo la quale sorge tutto un nuovo mondo ad attestare la volontà e la tenacia della nostra razza.

Per esigenze organizzative e logistiche, questa Escursione verrà effettuata in due gruppi distinti, composti di 30 Soci ciascuno, di cui il primo salperà da Palermo per Tripoli Domenica 28 Marzo e terminerà il viaggio a Siracusa Sabato 10 Aprile, proveniente da Bengasi; il secondo, invece, salperà da Siracusa per Bengasi, Domenica 4 aprile, e terminerà il viaggio a Palermo Sabato 17, proveniente da Tripoli. Ecco, per somme linee, l'itinerario e il programma della Escursione:

GRUPPO A.

28 Marzo - Partenza da *Palermo* con motonave della Soc. « Tirrenia ».

29 Marzo - Arrivo a *Tripoli* alle ore 13. Pomeriggio - Visita della Fiera.

30 Marzo - Mattino - *Visita della Città*. Pomeriggio - *Gita alle Oasi di Tripoli*.

31 Marzo - Gita agli *Scavi di Sábratha* e a *Zuara*.

1 Aprile - Gita facoltativa a *Gárian* e *Tigrinna*.

2 Aprile - Da Tripoli a *Leptis Magna*. Visita degli Scavi. Proseguimento per *Zliten* e *Misurata*.

3 Aprile - Da Zliten e da Misurata a *Sirte*.

4 Aprile - Da Sirte a *Agedabia* e a *Bengasi*.

5 Aprile - Mattino. *Visita di Bengasi e dintorni*. Pomeriggio. Gita alla *Grotta del Lete*.

6 Aprile - Da Bengasi a *Tocra, Barce, Tolemaide*. Visita dei nuovi Scavi. Proseguimento per *Cirene, Apollonia* (visita) e ritorno a Cirene.

7 Aprile - Visita degli *Scavi di Cirene*. Da Cirene a *Derna*. Visita della città. Nel pomeriggio, ritorno a *Cirene*.

8 Aprile - Da Cirene a *Barce, Bengasi*. In serata, imbarco sulla motonave della Soc. « Tirrenia ».

9 Aprile - In navigazione.

10 Aprile - Mattino. Arrivo a *Siracusa*.

GRUPPO B.

Il Gruppo *B* partirà da *Siracusa* Domenica 4 Aprile alle ore 21, sbarcherà a *Bengasi* Martedì 6, alle 7, e percorrerà in senso inverso lo stesso itinerario del Gruppo *A*, ripartendo da Tripoli Venerdì 16, alle 14.30, per Palermo, ove giungerà Sabato 17 alle 13.15.

SISTEMAZIONE ALBERGHIERA.

La comitiva alloggerà nei migliori alberghi della Colonia, che offrono il massimo conforto desiderabile: a Tripoli, *Grande Albergo* e *Albergo Mehari;* a Bengasi, *Grande Albergo Berenice;* a Cirene, *Grande Albergo Cirene;* a Zliten, *Albergo delle Gazzelle*.

SERVIZI AUTOMOBILISTICI.

Il viaggio da Tripoli a Bengasi, Derna e ritorno a Bengasi verrà effettuato con *autovetture Pullmann*, munite di ogni conforto (*poltrone singole, bar, toletta, radio ricevente e trasmittente*, ecc.). Il percorso con automezzi supera i 2400 km.

RIDUZIONI FERROVIARIE ED AEREE.

I partecipanti all'Escursione potranno approfittare della riduzione ferroviaria del 50 % concessa dal Ministero delle Comunicazioni per i viaggi in Libia e della riduzione del 30 % accordata dalle Società di Navigazione Aerea « Ala Littoria » e « Aviolinee Italiane » in occasione della « Stagione Turistica della Libia ».

La quota di partecipazione, stabilita in L. 1.750.— comprende: La doppia traversata marittima da Palermo a Tripoli e da Bengasi a Siracusa o viceversa, in II classe; soggiorno e vitto completo a bordo e a terra per l'intera durata del viaggio; trasporto in automobile secondo l'itinerario indicato; trasporto e facchinaggio dei bagagli; ingresso a Musei, Antichità, ecc.; servizio di guide; mance (escluse quelle di bordo); distintivo di conio speciale. Occorre chiedere il programma particolareggiato e inviare l'inscrizione al più presto, poichè, ripetiamo, i posti sono limitati, per imprescindibili esigenze, a 30 per ognuno dei due gruppi.

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo perchè?

La domanda dell'Avv. M. T. di Brescia, che fornirà oggi lo spunto per la nostra consueta divagazione tecnico-pratica, è lunga e complessa: cita marche e sistemi concreti, e contiene interessanti e profonde osservazioni. Per ovvie ragioni di spazio, di opportunità e di discrezione, non possiamo riprodurla tal quale: possiamo però riassumerla in una forma generale, riservandoci, nella risposta, di chiarire anche i dubbi di dettaglio.

Perchè alcune moderne macchine collegano le ruote posteriori tra di loro mediante uno stabilizzatore che le costringe a sobbalzare insieme realizzando così la netta negazione delle ruote indipendenti, mentre altre estendono il sistema anteriore indipendente anche alle ruote posteriori, facendo rilevare come un pregio l'assoluta indifferenza di ogni ruota alle perturbazioni dell'altra? Come si spiega che entrambi i tipi di vettura si comportino in pratica egualmente bene?

La risposta esige una rapida scorsa attraverso alcune moderne teorie della sospensione, non tutte note alla massa degli automobilisti.

Due requisiti essenziali sono richiesti, in tema di sospensione, dalle macchine moderne: un buon molleggio, ed un efficace contributo alle doti di stabilità del veicolo (sterza, tenuta di strada, reazione contro il coricamento laterale determinato dalla forza centrifuga nelle curve veloci, ecc.). Il secondo requisito, col progredire delle velocità abituali e del gusto per le medie elevate, avrebbe soverchiato il primo, che il generale miglioramento della rete stradale ha in parte soddisfatto automaticamente, se nel contempo le esigenze degli utenti non si fossero di molto raffinate anche in fatto di molleggio vero e proprio, e se le alte velocità non avessero introdotte necessità nuove. E cioè, non solo il facile e dolce assorbimento istantaneo delle ineguaglianze positive e negative del fondo stradale, ma anche la riduzione al minimo delle conseguenti reazioni, sopportate dal telaio come conseguenza del ritorno in posizione delle molle deformate dal sobbalzo: reazioni determinanti il cosidetto «colpo di racchetta», e manifestantisi alle alte velocità n un fastidioso movimento di beccheggio, che segue per parecchi istanti alla perturbazione principale. In alcune strade un po' ondulate, anche se non malvage di fondo, il fenomeno dà luogo ad un ritmico dondolamento sussultorio del sedile posteriore, che agli utenti più delicati può ricordare gli effetti del mal di mare.

Va avvertito innanzi tutto che il problema del molleggio puro e semplice — indipendente cioè dai requisiti di guida e stabilità della vettura — è risolvibile e viene correntemente risolto anche dai tipi muniti di sospensione classica, a quattro balestre, malgrado la difficoltà di conciliare una buona flessibilità (cioè un sistema di balestre molto soffici, sensibili ed a forte freccia di deformazione) con l'assenza di reazioni e di beccheggio longitudinale (assenza che esigerebbe sospensioni poco cedevoli). Basta adottare, infatti, delle balestre molto soffici, e per quanto riguarda la reazione, mitigarne l'entità alleggerendo al possibile la massa degli organi sobbalzanti (peso delle ruote e degli organi connessi, funzionanti come accumulatori di energia, che tali organi restituiscono per inerzia al telaio durante la distensione dei mezzi elastici compressi), e assorbire la residua reazione con opportuni ammortizzatori, cioè con apparecchi che, frenando il ritorno delle balestre, trasformano in calore (per attrito o per compressione d'olio) l'energia nociva.

Ma, risolto a questo modo il problema della dolcezza e levigatezza di marcia in rettilineo, rimane da risolvere il secondo, quello delle interferenze del molleggio con le caratteristiche di guida e di curva della vettura.

In questo problema la sospensione posteriore non interviene che indirettamente, come vedremo. Si è invece, in particolare luogo, osservato, che il classico assale anteriore, portante rigidamente le due ruote direttrici e molleggiato a sua volta rispetto al telaio mediante le due balestre situate assai lontane dalle ruote e assai prossime alla mezzarìa della vettura (sia perchè il telaio si restringe anteriormente per abbracciare il motore, sia perchè le ruote devono avere uno spazio di sterzata senza toccare nelle balestre) presenta alcuni insopprimibili inconvenienti. Uno consiste nel rendere partecipe ogni ruota delle perturbazioni stradali subìte dall'altra, modificandone il piano di rotazione, e determinando così lievi variazioni negli angoli caratteristici della timoneria di sterza o di assetto ruote-terreno, trascurabili a lenta andatura, ma talvolta fastidiose in velocità, potendo apportare sventagliamento delle ruote direttrici, scarsa fermezza di guida, tremito di volante e fatica ai polsi, minor sicurezza di rotta rettilinea su terreni difficili. L'altro, e più appariscente inconveniente, è quello derivante dalla scarsa distanza tra le due balestre, cioè dal diminuito braccio di leva che si oppone al «coricamento laterale» nelle curve, determinato dalla forza centrifuga. È intuitivo ed evidente che, a pari flessibilità del mezzo elastico, più questo è lontano dalla mezzaria della vettura, e più è disposto in alto, prossimo al piano orizzontale che contiene il baricentro, e meglio si opporrà al coricamento laterale. A distanza infinita, basterebbe una molla infinitamente debole per garantire che la vettura non si inclini da un lato sotto qualsiasi sollecitazione; e se lo snodo elastico fosse sullo stesso piano del baricentro, l'inclinazione sarebbe egualmente impossibile anche con una base d'appoggio molto ristretta (se poi si potesse addirittura portare le sospensioni *più in alto* del baricentro della macchina, questa nelle curve si inclinerebbe non più all'infuori, con la caratteristica penosa impressione di rovesciamento a tutti nota, ma verso il centro della curva, come una motocicletta in pista).

Le classiche balestre anteriori, comunque, dovendo rimanere al disotto del telaio e lontane dalle ruote, non permettono nulla di simile: ecco perchè i costruttori han dovuto ricorrere a soluzioni di compromesso, tenendo a tutte e quattro le balestre (e specialmente quelle posteriori, che essendo le più «esterne» hanno maggior efficacia in questa reazione contro il coricamento), più dure, meno proclivi a flettersi e a torcersi, di quanto le sole esigenze del buon molleggio comporterebbero. Alcuni tipi poi hanno fatto ricorso allo «stabilizzatore» od «equilibratore», cioè ad un sistema che collega le due sospensioni posteriori, lasciando a ciascuna una certa libertà nelle piccole oscillazioni, ma obbligandola, oltre un certo limite, a flettersi insieme con l'altra, o almeno a partecipare parzialmente alle sollecitazioni dell'altra, con l'ovvio risultato di aumentare grandemente l'intensità della reazione elastica che si oppone al coricamento del telaio e della carrozzeria nelle curve veloci.

A questo punto dell'evoluzione tecnica entrano in scena le ruote indipendenti. Facendo molleggiare per

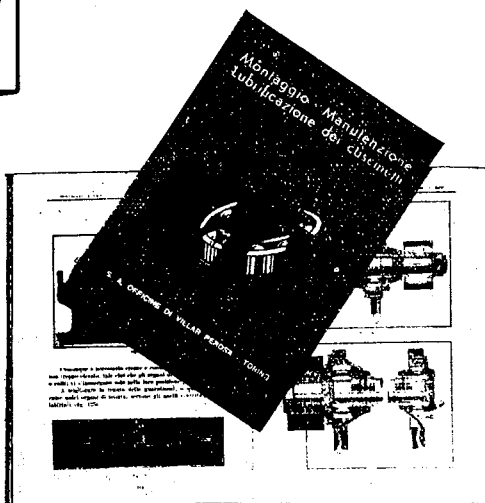
proprio conto — così si è pensato — ognuna delle ruote anteriori, con un sistema elastico locale, in immediata prossimità della ruota stessa, otterremo: di migliorare la guida, esonerando ogni ruota dagli effetti della perturbazione stradale dell'altra; di allungare il braccio di leva trasversale che resiste al coricamento laterale, in confronto alle troppo centrali balestre; e di alzare l'applicazione dello snodo elastico rispetto al baricentro, anche perchè la soppressione dell'assale oscillante e delle balestre permette un effettivo abbassamento della vettura e del baricentro. Tre piccioni ad una fava.

Ma un quarto piccione venne automaticamente a farsi cogliere, il più importante di tutti. Trasferito dal treno posteriore a quello anteriore il compito di tener salda la vettura contro le sollecitazioni laterali della forza centrifuga, si potè ritornare a dare alle classiche balestre della sospensione posteriore tutta la necessaria flessibilità per un eccellente molleggio, integrato con gli opportuni ammortizzatori per combattere il contraccolpo. Esonerate dalla funzione di « guida », le balestre posteriori poterono ritornare a fare puramente e semplicemente da « molle ».

Ecco perchè le ruote indipendenti, oltre a migliorare la facilità di sterza e la tenuta di strada, migliorano anche la dolcezza del confort di marcia: « perchè » in sè stesso misterioso e non giustificabile altrimenti da reali ragioni tecniche, se non, parzialmente, dalla diminuita entità delle masse non sospese (al che però si rimedia abbastanza bene in pratica, come si è visto, con gli ammortizzatori). Le ruote indipendenti anteriori migliorano la sospensione in quanto... permettono di eliminare la rigidità delle balestre posteriori! Ciò spiega l'arcano perchè del vantaggio che tale moderna soluzione apporta ai passeggeri seduti verso la coda della vettura, cioè all'estremità opposta a quella dove si monta. Ma in sè stessa considerata, ripetiamo, la sospensione a ruote indipendenti influisce molto di più sulle caratteristiche di guida che su quelle di molleggio.

È evidente a questo punto (e qui entriamo in pieno nel quesito sottopostoci dal nostro lettore) che l'antitesi da lui scorta tra ruote posteriori ad assale unico e per di più con le balestre collegate da uno stabilizzatore, e le ruote posteriori indipendenti e completamente slegate, non ha in pratica alcuna importanza, anzi non esiste. Chi adotta anche posteriormente le ruote indipendenti, non lo fa per seguire degli arcani supposti vantaggi insiti nella tendenza opposta a quella delle ruote abbinate rigidamente, ma unicamente per realizzare la minima entità di masse non sospese, e per poter snodare anche queste ruote più in alto che con le balestre ordinarie, migliorando ancora la resistenza al coricamento. Inversamente chi, oltre al conservare le balestre posteriori, le collega con uno stabilizzatore, non è detto che segua con ciò una sua teoria portante a preferire la « negazione dell'indipendenza », come il nostro lettore si esprime, ma unicamente applica i concetti razionali di cui sopra, portanti ad affermare come ampiamente sufficiente, ai fini pratici, la sospensione indipendente al solo treno anteriore; e senza alcun nesso logico e necessario con tale soluzione, ma per una raffinatezza a sè stante, aggiunge lo stabilizzatore, che equivale al vantaggio di un più elevato punto di applicazione dello snodo molleggiante, offerto dai tipi a cui allude il nostro lettore, con le quattro ruote indipendenti.

Ecco perchè in pratica, come tutti hanno osservato, le due categorie di macchine, apparentemente ispirate a concezioni contrastanti, funzionano sotto tutti gli aspetti ugualmente ed egregiamente bene.

Si noti ad ogni modo che tutti questi stabilizzatori non costituiscono affatto un legame diretto e completo

tra le due sospensioni posteriori, che interessi la ruota destra ad ogni sobbalzo della sinistra, e viceversa. Essi hanno o un margine morto, di gioco libero per le normali oscillazioni; oppure realizzano il collegamento trasversale mediante una tenue barra di torsione che consente una notevole deformazione prima di trasmettere alla ruota gemella la sollecitazione ricevuta: e quando la sollecitazione giunge a quest'ultima, l'inerzia stessa della ruota e della balestra assorbe generalmente la residua tendenza a deformazione trasmessa dallo stabilizzatore. Vale a dire che il violento sobbalzo verso l'alto ricevuto dalla ruota sinistra va a scaricarsi in parte sulla ruota destra, ma quasi mai giunge ad alzare effettivamente da terra anche quest'ultima: la marcia della vettura non ne riesce per nulla disturbata, e si realizza per contro una preziosa progressività di sospensione. che altri tipi a 4 ruote indipendenti ricercano in un doppio sistema di molleggio.

L'analogia sostanziale, sviscerando il funzionamento dei due tipi, appare dunque sempre più evidente, persino in questa caratteristica del doppio coefficiente di reazione elastica.

È da osservare infine che solo quando le due ruote posteriori facessero parte di un sistema realmente rigido, incernierato trasversalmente al telaio in modo da escludere ogni più piccolo sobbalzo indipendente, ma sempre oscillassero insieme, mantenendosi entrambe rigorosamente nel loro piano di rotazione normale durante il sobbalzo, solo allora potrebbe parlarsi realmente di antitesi, di contrasto con la tendenza delle 4 ruote indipendenti. Infatti avremmo una specie di triciclo, con l'*unica* ruota posteriore *sdoppiata* unicamente agli effetti della stabilità e della manovrabilità (differenziale), Il sistema, a quanto ci risulta, non è ancora stato sperimentato in questa forma integrale. Esso sarebbe a prima vista interessante, permettendo tra l'altro la minima entità di masse non sospese, la rigorosa costanza di carreggiata, l'assoluta e definitiva insensibilità al fenomeno del coricamento, e altri vantaggi. Disgraziatamente però non assicurerebbe la necessaria aderenza delle ruote a terra su terreni molto rotti, a profilo elicoidale, ecc., se non a patto di snodare il telaio (e allora una parte di esso rimarrebbe soggetta al coricamento centrifugo) o di adottare sospensioni anteriori eccessivamente cedevoli e a grandissima freccia, per lasciar orientare la vettura, rispetto al terreno, nell'assetto richiesto istante per istante dalla coppia posteriore. In ogni caso avremmo: o una scarsa aderenza e un'infelice tenuta di strada, unitamente a fortissime sollecitazioni torsionali del telaio, o un continuo fastidioso rullio.

CRISTOFORO.

Il ricambio dell'olio.

Nella recente ristampa di un «Manuale per l'Automobilista» ritroviamo tra le norme di utenza il vecchio consiglio di cambiare l'olio del motore ogni 3500-4000 km. È opportuno aggiornare questo consiglio, e mettere in guardia l'automobilista contro i pericoli del seguirlo letteralmente.

Il ricambio totale dell'olio a lunghi periodi era logico sulle macchine di qualche anno fa, che per le generose dimensioni del loro motore ne contenevano una quantità vistosa (6-7 kg. o più), che ne consumavano ogni viaggio un quantitativo non indifferente, permettendo l'aggiunta frequente di olio fresco, e che infine, per i loro regimi di rotazione non vertiginosi, non erano grandemente esposte agli inconvenienti dell'olio stanco.

Ma sui motori moderni, piccoli e veloci, che contengono da 1 e mezzo a 4 kg. d'olio, che praticamente non ne consumano in quantità apprezzabile e quindi non

conoscono quasi la periodica aggiunta di lubrificante rinvigoritore, e che sono assai più sensibili alla perfetta lubrificazione, il consiglio va corretto nel senso che il ricambio totale sia effettuato dopo 1500-2500 km., secondo il tipo di macchina e la stagione. Più sovente sui motori spinti a valvole in testa, o tendenti a scaldare, o dove l'olio non si consuma; meno sovente in quelli che hanno una maggior capacità di livello.

A parità d'ogni altra condizione, e contrariamente a molte diffuse opinioni, l'olio va cambiato più di frequente d'inverno che d'estate, perchè d'inverno le precarie condizioni di carburazione, specialmente in partenza, dànno luogo a facili condensazioni di benzina nei cilindri, che scivolando lungo le pareti diluiscono e sgrassano l'olio. Il quale è del resto, in genere, di tipo più fluido che quello estivo, e quindi soffre maggiormente della diluizione. Per contro, data la lentezza con cui si inizia la circolazione nelle partenze a freddo, è tanto più necessario che quel poco che raggiunge le parti da lubrificare sia ottimo e viscoso, pena la rapida rovina del motore.

Il diavolo e l'acqua santa.

A proposito di ricambio d'olio, è ancora opportuno ricordare che qualche macchina non recentissima, ma tuttora circolante in parecchi esemplari, offriva ogni tanto la curiosa sorpresa di palesare, all'opportuna verifica, il livello d'olio aumentato anzichè diminuito. Appena si abbia ragione di sospettare la presenza di un fenomeno di questo genere (non sempre è facile « leggere » il livello: esso va controllato a motore fermo da almeno due ore e con macchina ben orizzontale) si esamini immediatamente il livello d'acqua nel radiatore. Se lo si trova abbassato oltre il normale, segno è che si è verificato un passaggio dell'acqua di raffreddamento nell'olio, o attraverso le relative pompe (il tipo di macchina al quale alludiamo aveva le due pompe montate in tandem e suscettibili di comunicazione in seguito ad usura dei premistoppa) oppure, più frequentemente, in seguito ad allentamento, bruciatura, falla o imperfetto spianamento della guernizione della testata dei cilindri, nel qual caso l'acqua scende alla coppa del motore attraverso i pistoni (e questo inconveniente può capitare e capita talvolta anche su qualche macchina moderna).

Superfluo avvertire che i due liquidi stanno tra di loro come il diavolo e l'acqua santa: lo scuotimento della marcia li emulsiona, e la schiuma che si forma non solo lubrifica pochissimo, ma talvolta ferma addirittura la circolazione dell'olio buono. Verificandosi tale eventualità (di cui l'astina del livello, estratta cautamente e senza sfregarla, può fornire una conferma per le tracce d'acqua o le bollicine che porta in luce) è urgente rimediare con una pronta radicale sosta in officina.

Come rimedio di fortuna durante il viaggio, è conveniente, dopo una sosta di un quarto d'ora, togliere il tappo inferiore di spurgo dell'olio, badando di non scuotere la macchina: l'acqua, più pesante, si sarà depositata in fondo, ed escirà per prima, o almeno escirà per prima un'emulsione più acquosa. Rifacendo il pieno con olio molto denso, si potranno impunemente percorrere parecchie centinaia di chilometri ad andatura non eccessiva, tenendo d'occhio il manometro della pressione d'olio che, abbassandosi sotto il normale, rappresenta pure un fedele sintomo della diluizione.

Qualora l'inconveniente si verificasse con vistosa entità, molto rapidamente e con una mescolanza quasi totale, e si dovesse ad ogni costo percorrere a forte andatura molta strada prima di poter pensare ad una riparazione, rimarrebbe ancora un sistema: fermarsi da

un garagista e sostituire l'acqua del radiatore con olio da motore usato, di cui le rimesse sono facilmente provviste.

Gli estremi si toccano...

Non pochi organi metallici dell'automobile sono collegati semplicemente per incastro: si riscalda il pezzo femmina, il quale si dilata; vi si introduce forzato il pezzo maschio, e questi rimane, nel successivo ritorno del primo a temperatura normale, indissolubilmente attanagliato. Il sistema tuttavia non sempre è pratico o possibile, per la necessità di avere sul banco entrambi i pezzi, per la presenza del fuoco, e per le possibili alterazioni di struttura morfologica dei metalli così riscaldati, o per le loro deformazioni permanenti.

Il cosidetto ghiaccio secco (l'ormai nota « neve » di anidride carbonica, già diffusa nel campo alimentare), con la sua temperatura estremamente bassa, ha suggerito ora ad una officina americana il procedimento inverso, molto più pratico, più economico, più spiccio e privo d'incognite: raffreddare per immersione il pezzo maschio dell'incastro in modo da rimpicciolirlo, incastrandolo a forza, e lasciandolo poi riscaldare alla temperatura ambiente. Il sistema è suscettibile di sovvertire tutta una millenaria ed universale tradizione d'officina.

Visibilità a caro prezzo.

L'attuale stagione regala in abbondanza agli automobilisti dell'alta Italia quelle gelide nebbie mattutine e serali che si depositano in brina compatta sul parabrezza, con uno strato refrattario all'azione del più energico tergitore: in pochi chilometri il cristallo diventa una lastra assolutamente opaca. Malgrado i palliativi (sostanze ammoniacali o saline) il solo rimedio efficace in tali casi è la cosidetta visiera termica, cioè una camera d'aria, formata da un secondo vetro e da una guernizione di gomma perfettamente stagna, munita di resistenze elettriche collegate alla batteria, il tutto applicato contro il parabrezza, nell'interno, davanti al guidatore. Il cristallo del parabrezza vien mantenuto a temperatura sufficientemente tiepida per evitare la formazione di ghiaccio dall'esterno.

È stato però osservato che, su alcuni grossi cristalli non in compensato, specialmente se forniti superiormente di intagli o fori per il tergitore, il funzionamento della visiera termica provoca con una certa facilità tensioni anormali nella struttura del vetro che, partendo dall'intaglio che « segna rottura », si crepa e si spacca in pochi chilometri compiuti col ghiaccio da un lato e l'aria troppo calda dall'altro. Su tutte le macchine aventi il parabrezza in vetro non di sicurezza converrà quindi adottare solo visiere termiche d'intensità graduabile, coi filamenti non troppo vicini alla parete esterna, e interrompere sovente il riscaldamento, mantenendo in funzione il tergitore.

È stato pure notato che talvolta le condensazioni ghiacciate, formantisi sotto o ai lati del rettangolo riscaldato dalla visiera, frenano o tolgono aderenza al tergitore, nei casi in cui il riscaldamento non basta e occorre anche la scopatura. Sarebbe dunque opportuno che queste utili visiere assumessero una forma a settore di cerchio, corrispondente alla zona pulita dal tergitore, per poter abbinare i vantaggi delle due applicazioni, anche a sollievo della batteria che viene assai depauperata da un prolungato funzionamento di questi riscaldatori.

alfa.

ALI NEL CIELO

Il nuovo aeroporto di Roma.

Il progressivo sviluppo dell'aviazione civile, l'aumentato traffico aereo turistico, l'aumento delle dimensioni e della velocità dei nuovi velivoli hanno portato alla decisione di costruire un grande aeroporto nelle vicinanze della Capitale. Il nuovo aeroporto di Roma sorgerà in località « La Magliana » a valle della città, e sarà costituito da un grande bacino e da un vasto campo di lancio, l'uno e l'altro magnificamente ubicati e con dimensioni più che utili per gli ammarraggi, gli atterraggi e per i decolli in tutte le direzioni.

Il bacino, che deriverà dall'esecuzione di importanti lavori di raddrizzamento dell'alveo del Tevere, assumerà una forma ovoidale, pressochè circolare, forma che, a parità di lunghezze utili di decollo (km. 2) permette di ridurre sensibilmente la superficie di occupazione. Il campo terrestre sarà adiacente al bacino dell'idroscalo; la forma sarà quella di un triangolo curvilineo coi lati concavi verso l'esterno; per ottenere la massima utilizzazione del terreno, i vertici sono stati schiacciati e trasformati in elementi rettilinei di 400 metri di lunghezza. Le caratteristiche geometriche del campo saranno le seguenti: superficie complessiva Ha. 240; larghezza minima fra un lato e l'altro (ossia larghezza di ogni ramo della curva) m. 400; diametro della circonferenza inscritta nella curva m. 1120; lunghezza minima delle tangenti alla curva m. 2000.

Sul perimetro del campo e del bacino sorgeranno tutte le costruzioni ed i manufatti necessari al ricovero degli apparecchi ed alla loro manutenzione, al ricovero del personale e all'esercizio del traffico; aviorimesse capaci, sia per aeroplani che per idrovolanti, officine, cabine di trasformazione, cabine radiotelegrafiche e radiogoniometriche, uffici, dormitori e tutta l'attrezzatura più moderna per il massimo conforto dei passeggeri.

DOVE SORGERÀ IL NUOVO AEROPORTO DI ROMA

L'attività dell'« Ala Littoria » nel 1935-36.

Dalla relazione di bilancio dell'« Ala Littoria » per l'esercizio finanziario 1935-36, risultano notevolmente aumentati, di fronte all'esercizio precedente, i chilometri volati, il numero dei passeggeri e la quantità di posta e merci trasportate.

Infatti, mentre nel 1934-35 furono volati km. 3.570.905 nel 1935-36 salirono a 5.302.011; i passeggeri da 46.872 sono saliti a 61.574 e le merci, posta e bagagli da kg. 924.457 a kg. 1.535.750.

In relazione all'aumento del traffico stanno gli aumentati incassi: per passeggeri, posta, bagagli e merci L. 30.712.476, contro 6.125.710 nel 1934-35. Le maggiori entrate, unitamente all'abbassato costo unitario

del chilometraggio in seguito alle misure amministrative applicate per ridurre e contenere le spese, hanno permesso che alle precedenti riduzioni si aggiungesse una ulteriore notevole decurtazione nelle sovvenzioni chilometriche concesse dallo Stato.

La regolarità dei servizi si è mantenuta soddisfacentemente alta rispetto all'esercizio precedente, ed ha segnato anzi qualche miglioramento, raggiungendo una regolarità tecnica media del 99,2 %.

Concorsi nella Regia Aeronautica.

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito i seguenti concorsi:

6 posti per capotecnico aggiunto - gruppo B grado 11;
5 posti per assistente tecnico aggiunto - gruppo C gr 13;
2 posti per assistente edile aggiunto - gruppo C grado 13.

Al concorso per sei posti di capotecnico aggiunto possono partecipare i cittadini italiani che siano in possesso della licenza di istituto industriale, o di istituto professionale di terzo grado, o di diploma di maturità scientifica, o di licenza di istituto tecnico industriale o nautico.

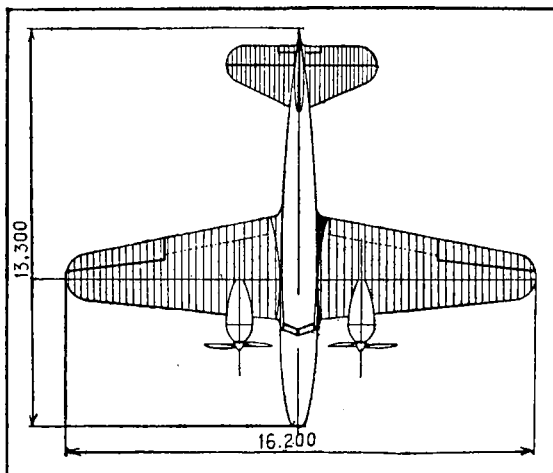
Agli altri due concorsi sono ammessi i cittadini italiani che siano in possesso della licenza di scuola tecnica industriale, o del corso inferiore di istituto tecnico, o di scuola secondaria di avviamento professionale o di avviamento al lavoro.

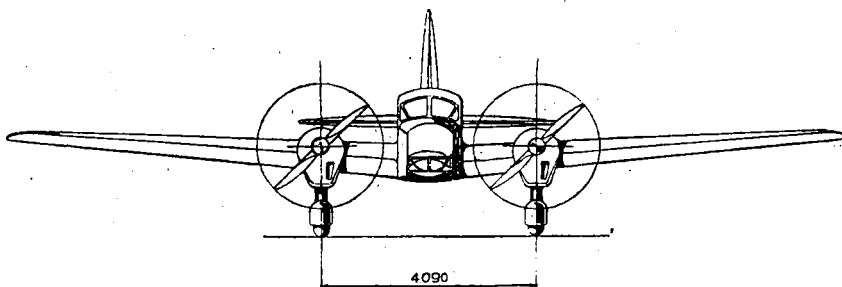
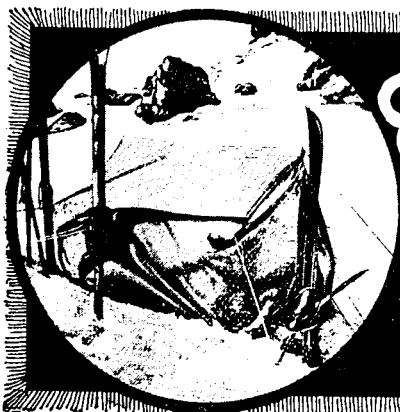
Gli aspiranti ai tre concorsi sopra indicati debbono aver compiuto il 18° anno di età e non superato il 34° alla data del concorso. Il limite massimo di età è elevato a 39 anni per coloro che abbiano prestato servizio militare durante la guerra 1915-18 o abbiano preso parte a fatti d'arme nelle colonie italiane o nelle operazioni svoltesi in A. O.

Tutti debbono risultare regolarmente iscritti al P.N.F.

Un nuovo bimotore bellico coloniale: Il «Ghibli».

Il « Ghibli » — costruito nei Cantieri Aeronautici Bergamaschi — è un aeroplano per bombardamento leggero e ricognizione. La sua semplicità costruttiva e la ridottissima manutenzione richiesta dai due motori a cilindri in linea raffreddati ad aria, lo rendono particolarmente adatto al suo impiego in colonia, dove non sempre si hanno a disposizione campi sufficientemente attrezzati.

Il « Ghibli » è un monoplano ad ala bassa, bimotore, di costruzione mista. L'ala è in legno, in un sol pezzo.

IL « GHIBLI »

È dotata di ipersostentatori. La fusoliera ha un'ossatura in tubi di acciaio al cromo-molibdeno saldati all'autogeno, con rivestimento in tela nella parte centrale e posteriore, e rivestimento in alluminio e duralluminio nella parte anteriore, con opportune sfinestrature inferiori e laterali per assicurare una buona visibilità al mitragliere ed al puntatore. La parte anteriore è destinata ai piloti. I timoni di direzione e profondità sono muniti di alette compensatrici. I motori sono due Alfa Romeo 115 a sei cilindri in linea invertiti raffreddati ad aria

IL « GHIBLI »

della potenza di 200 CV. a 2000 giri. Le eliche sono in legno.

Caratteristiche principali:

apertura alare	m.	16,20
lunghezza	m.	13
altezza	m.	3,27
superficie portante	mq.	38,40
peso a vuoto	kg.	1750
velocità massima	km. h.	255
quota tangenza pratica	m.	4500
autonomia	km.	1550

Aviolinea Roma-Cadice.

È stata soppressa la linea aerea Roma-Cagliari-Pollenza e sostituita da quella Roma-Palma de Maiorca-Melilla-Cadice, bisettimanale, col seguente orario:

lunedì e giovedì			martedì e venerdì
ore 7 —	p.	Roma	a. ore 16 —
» 9,10	a.	Palma	p. » 11,05
» 12,55	a.	Melilla	a. » 7,20
» 15 —	a.	Cadice	p. » 6 —

Su tale linea possono essere istradate tutte le corrispondenze, munite della sopratassa per il servizio aereo, dirette nelle isole Azzorre, Baleari e Canarie, e nel Marocco Spagnuolo, Portogallo, Rio de Oro e Spagna.

Nuova aviolinea trisettimanale Asmara-Addis Abeba.

È stata inaugurata nello scorso dicembre, in coincidenza con le partenze da Roma della linea Roma-Asmara e col seguente orario:

mart., ven., dom.			merc., ven., dom.
ore 7 —	p.	Asmara	a. ore 16,30
» 10,30	a.	Addis Abeba	p. » 13 —

La bandiera a tutti gli Stormi aerei.

Il 28 marzo dell'Anno XV — quattordicesimo annuale della fondazione della Regia Aeronautica — avverrà la solenne consegna a tutti gli Stormi aerei della bandiera, simbolo indissolubile della Patria e delle gloriose tradizioni militari italiane.

In tale occasione, da tutte le residenze, anche da quelle di oltremare, converranno su uno degli aeroporti della Capitale i comandanti di tutti gli Stormi costituiti, e per ogni Stormo una squadriglia di rappresentanza. Presa in consegna la bandiera, ogni comandante di Stormo partirà in volo con la squadriglia alle sue dipendenze per raggiungere la propria sede.

Il glorioso vessillo della Patria sventolerà così nei cieli del Regno, delle Colonie e dell'Impero, portato sempre più alto e più lontano dalla potenza dell'aviazione fascista.

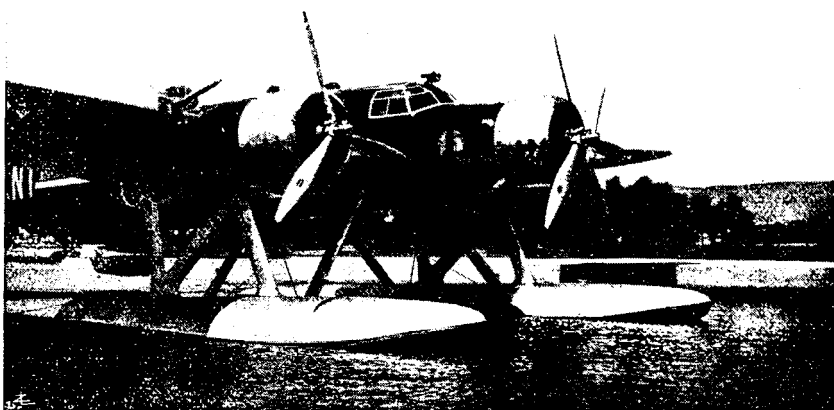
Crescente sviluppo della rete aerea dell'Impero.

L'« Ala Littoria » esercisce, come è noto, un'aerolinea per l'Africa Orientale che, partendo da Roma, raggiunge Bengasi con gli idro Cant Z 506 e poi prosegue per Cairo, Cartum ed Asmara con gli S. 73. Questo servizio si svolge tre volte alla settimana e due volte alla settimana prosegue per Mogadiscio. Altre due partenze settimanali si hanno dall'Asmara per Addis Abeba, via Gibuti, Diredaua.

In questi ultimi tempi un terzo servizio si è aggiunto ai due sopra citati e cioè un collegamento celere tra Asmara ed Addis Abeba, che segue la rotta dell'altipiano tre volte alla settimana in coincidenza con gli arrivi dall'Italia. Ad Addis Abeba si hanno così cinque arrivi e cinque partenze alla settimana, mentre il collegamento tra Asmara e Gibuti, Diredaua e Assab è assicurato

nei due sensi con quattro apparecchi settimanali. La durata del viaggio tra Roma ed Asmara è di due giorni e nove ore; Roma-Addis Abeba tre giorni; Roma-Mogadiscio quattro giorni e sei ore circa.

Due primati mondiali dell'Ala Fascista.

Un idrovolante trimotore « Cant Zappata 506 » costruito dai Cantieri Aeronautici di Monfalcone, munito di motori « Alfa Romeo 126 RC. 34 » e di eliche a passo variabile « Alfa Romeo », ha recentemente battuto due primati internazionali di altezza con carico per idrovolanti.

L'IDROVOLANTE « CANT Z. 506 »

Nel primo tentativo l'equipaggio, composto del capitano della riserva Mario Stoppani, del tenente della riserva Baldini e del motorista Rondioli, batteva il primato internazionale di altezza con kg. 2000 di carico, raggiungendo la quota di m. 7831.

Nel secondo tentativo l'equipaggio, composto del capitano della riserva Stoppani e del motorista Rondioli, batteva il primato internazionale di altezza con kg. 5000 di carico, raggiungendo la quota di m. 6727.

Il primato con 2000 chilogrammi di carico apparteneva alla Francia con idrovolante Lioré e Olivier con la quota di m. 7507.

Il primato con 5000 chilogrammi di carico apparteneva agli Stati Uniti d'America con idrovolante quadrimotore « Sikorsky S. 42 » con la quota di m. 6220.

La vittoria, prettamente italiana, mostra la bontà del metodo fascista di preparazione e di organizzazione, e la perizia e il valore dei costruttori e degli equipaggi.

Servizi aerei Inghilterra-Africa del Sud.

È stato recentemente concluso un accordo con le « Imperial Airways » per l'attuazione di un servizio regolare dall'Inghilterra all'Africa del Sud, via Egitto. Tale servizio dovrà effettuarsi dal 1° aprile. Questo accordo sarà soltanto l'inizio di un programma di collegamento, per via aerea, dell'Inghilterra con i suoi possedimenti.

Per poter unire la Gran Bretagna alle colonie dell'Africa orientale è stata avanzata la proposta di concludere un patto temporaneo con la compagnia « Imperial Airways » per un servizio settimanale sino al 31 marzo, per il trasporto di passeggeri e posta fra Cartum e Lagos.

Sviluppo dell'aviazione civile australiana.

Il Ministro della difesa nazionale dell'Australia ha dichiarato che verso la metà del 1937 dovranno essere istituiti alcuni servizi aerei postali notturni. Verranno impiegati apparecchi aventi una velocità di oltre 250 chilometri orari per il trasporto della posta di prima categoria alle tariffe ordinarie. La sopratassa verrà provvisoriamente mantenuta sulle linee interne.

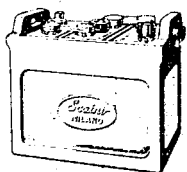
Verrà speso inizialmente un capitale di 250.000 sterline e saranno poi effettuate spese annue di 175.000 sterline. Sorgeranno, inoltre, più di 60 nuovi aeroporti.

Posta aerea per le Colonie francesi.

La Francia, seguendo l'esempio dell'Inghilterra, inizierà a titolo di esperimento il trasporto aereo della posta, senza aumento di tariffa, per il Madagascar sulla linea dell'*Air Afrique* e per l'Indocina sulla linea dell'*Air France*. Saranno versate delle sovvenzioni proporzionali alla tonnellata-chilometro di posta trasportata. Se l'esperimento avrà esito soddisfacente, saranno soppressi alcuni servizi notturni.

Atterraggi automatici per mezzo della radio.

Un nuovo sistema di volo cieco è stato recentemente applicato dalla « United Air Lines », secondo il quale, combinando il pilota automatico con il radio controllo, si è ottenuta grande precisione e dolcezza di atterraggio.

Il sistema consiste in due radiofari: uno trasmette un fascio per la direzione, il quale opera sulla base di

232 chilocicli; questo sarebbe il radiofaro che segnala la pista di rullaggio. Il secondo radiofaro funziona sulla base di 93.000 chilocicli ed è quello che segnala il punto di atterraggio. Esso trasmette un fascio incurvato che segue la traccia normale della planata di un aereo da trasporto che si disponga ad atterrare. Il fascio è trasmesso lungo la pista di rullata e si incurva gradatamente verso l'alto, fino a trovarsi ad una ventina di metri sulla superficie e all'altezza del limite del campo. Una speciale antenna è applicata sul muso dell'apparecchio per la ricezione di questo segnale, la quale aziona due lancette sul cruscotto, una verticale e l'altra orizzontale, elettricamente operate e mosse dalle vibrazioni delle stazioni direzionali e d'atterraggio. La lancetta verticale registra la posizione dell'apparecchio rispetto ai fari segnalatori della pista, mentre quella orizzontale segna la posizione dell'aereo rispetto al fascio curvo.

Questa combinazione di radioguida e di pilota automatico viene considerata come un'importante conquista della scienza.

Apparecchio giapponese per il giro del mondo.

È in costruzione in un'officina di Tokio un apparecchio ad un motore, capace di effettuare un percorso di 12.800 chilometri senza scalo in 95 ore di volo Questo apparecchio potrà quindi compiere il giro del globo in sole tre tappe, tenendo conto delle due fermate obbligatorie. L'apparecchio è lungo circa 14 metri, il suo peso a vuoto raggiunge le tre tonnellate e mezzo, ha un'apertura alare di 26 metri ed una superficie portante di 86 metri quadrati. I serbatoi possono contenere circa 900 litri di benzina ed il motore sviluppa una potenza di 700 CV. ed imprime all'apparecchio, con carico completo, una velocità media oraria di 240 chilometri.

Posta aerea per l'Australia.

È stato concluso un accordo tra il Governo australiano e le « Imperial Airways » per il prolungamento dell'aviolinea postale delle Indie sull'attuale percorso della Quantas Airways. La sua durata è prevista in 15 anni. Le «Imperial Airways» vorrebbero poi estendere il servizio fino alla Nuova Zelanda, considerata la potenzialità dei nuovi apparecchi che possono agevolmente superare i 2400 chilometri del mar di Tasmania, con un considerevole carico pagante.

I chilometri percorsi dal « Graf Zeppelin ».

L'attività del dirigibile tedesco «Graf Zeppelin», dopo otto anni di servizio, costituisce un primato degno di rilievo. L'aeronave ha infatti compiuto finora 578 viaggi, coprendo complessivamente 1.650.000 chilometri, cifra che corrisponde a 41 volte la circonferenza della terra. Il numero dei passeggeri finora trasportati ammonta a 13.000 ed il peso della posta a 100.000 chilogrammi.

Aeroporti invisibili.

Dal tecnico aeronautico americano Merton e dal Dott. Zworykin è stato trovato un dispositivo che permetterebbe agli aeroplani di atterrare su aeroporti completamente invisibili. Su questi aeroporti verrebbero installati dei dispositivi elettrici, che emanerebbero raggi infrarossi invisibili per gli occhi normali, ma che, mediante l'effetto del dispositivo inventato dai due americani, si trasformerebbero in una lunghezza d'onda visibile all'occhio umano. Con questo dispositivo, l'aeroporto illuminato semplicemente dai raggi infrarossi verrebbe ad essere completamente visibile agli occhi di chi fosse munito dei dispositivi riceventi.

L'invenzione servirebbe anche a rendere visibili apparecchi a grande distanza e nascosti da strati di nubi.

COMUNICAZIONI

Il progresso dei porti italiani.

Il Prof. Ing. E. Coen Cagli, in un suo scritto pubblicato su *L'Ingegnere*, ha rilevato l'importanza delle opere e delle provvidenze con cui, in soli tredici anni, il Governo fascista ha radicalmente trasformato la nostra attrezzatura portuale.

Nell'ottobre 1922 le condizioni dei nostri porti poco differivano da quelle esistenti allo scoppio della guerra mondiale.

Nel 1913 contro un totale movimento marittimo annuo di 32 milioni di merci sbarcate ed imbarcate e 3.250.000 di passeggeri arrivati e partiti per via di mare, i nostri porti di qualche importanza non offrivano complessivamente, alle operazioni commerciali, che 27 chilometri di calate, accostabili da navi di grosso e di medio tonnellaggio. Ma la metà circa di queste calate era sprovvista di attrezzamento e di raccordo ferroviario, e nell'altra metà non si avevano che poco più di 200 apparecchi meccanici pel carico e lo scarico delle merci.

La situazione non era mutata nel dopoguerra, e quindi, se non si fosse posto sollecito rimedio alla situazione, le correnti dei traffici internazionali, che si rianimavano e promettevano rapido sviluppo, grazie alla riconquistata pace politica e sociale, si sarebbero allontanate dai nostri porti.

Il Governo decise, pertanto, di dedicare, compatibilmente con la situazione finanziaria generale, i più larghi mezzi al miglioramento soprattutto dei grandi porti, pur senza trascurare i minori. Così, in poco più di 13 anni, si è provveduto a sistemare ed ampliare il porto di Genova, sino a raddoppiarne la potenzialità; oltre a costruire una grandiosa stazione marittima, che può dare approdo simultaneo a cinque delle maggiori navi; nonchè due nuovi bacini di carenaggio della lunghezza utile, l'uno di m. 260 e l'altro di m. 280, aumentabili a m. 350.

Al vecchio porto di Livorno è stato aggiunto un nuovo porto interno, nel quale si potrà avere uno sviluppo di calate di oltre 6 km., con annessa zona industriale della superficie di 200 ettari.

Il porto di Napoli è stato completamente sistemato e completato con la formazione di nuovi vasti bacini per operazioni commerciali, la costruzione di una nuova stazione marittima per i servizi transoceanici, e di un nuovo bacino di carenaggio della lunghezza di m. 321, estensibili a 400.

A Venezia, oltre che migliorare il vecchio porto (Stazione marittima) si è creato, al limite della laguna, un nuovo porto commerciale e industriale, che potrà estendersi quasi senza limiti, e che certamente è destinato ad un grande avvenire, se si considera che nella zona di 1300 ettari riservata alle industrie sono già stati costruiti ben 80 opifici, con l'investimento di oltre un miliardo di lire di capitale privato.

A Trieste, infine, si è provveduto al rinnovamento e al consolidamento delle opere esistenti, si sono formati nuovi approdi e si è costruita una nuova moderna stazione marittima.

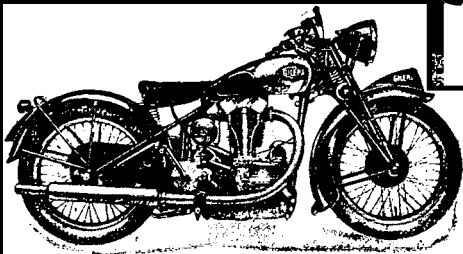
Molte opere furono eseguite e sono tuttora in corso in altri porti meno importanti. Complessivamente, ottantacinque porti sono stati trasformati, ampliati o migliorati; 48 chilometri di opere di difesa sono stati costruiti, per proteggere oltre 1000 ettari di nuovi bacini; sono state triplicate le fronti di approdo utili alle operazioni commerciali, portando le calate a 52 km.: si costruirono 290.000 mq. di nuovi magazzini e gli apparecchi pel carico e lo scarico delle merci aumentarono di 250.

Tutto ciò, con una spesa di 2 miliardi e 300 milioni. Ma l'opera non accenna ad arrestarsi, ed altre importantissime opere sono in corso di esecuzione, così che presto l'Italia avrà nei suoi porti l'attrezzatura corrispondente all'importanza della sua situazione nel mondo

c. a.

Miglioramenti nei servizi viaggiatori sulle linee italiane.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, proseguendo nel programma inteso a modernizzare il servizio viaggiatori delle linee secondarie e i servizi locali delle linee principali, ha, durante l'esercizio finanziario 1935-36, dato molto incremento ai treni con automotrici a combustione interna. La dotazione delle automotrici è cresciuta da 147 a 180 unità: al 1° giugno 1936 erano in costruzione altre 192 automotrici.

Come il pubblico ha già notato, quasi tutte le automotrici entrate in questi ultimi tempi in servizio, hanno profilo aerodinamico per raggiungere velocità di corsa fino a 120 chilometri l'ora: alcune hanno posti di 1ª e 2ª classe e viene in esse disimpegnato anche servizio di ristorante.

Data poi la particolare caratteristica che va assumendo sempre più la rete italiana con lo sviluppo della trazione elettrica, si è pensato di utilizzare, insieme alle automotrici con motore a combustione interna, che restano riservate alle linee non elettrificate, altre automotrici elettriche, con 80 posti: queste ultime serviranno per servizi leggeri a gran velocità sulle linee a trazione elettrica.

Per le linee di gran comunicazione a trazione elettrica sono stati costruiti treni aerodinamici a tre vetture intercomunicanti, aventi posti di 1ª e 2ª classe, un compartimento per bagagli e posta ed una cucina con dispensa per il servizio dei pasti ai viaggiatori. Altri treni, quasi eguali come forma agli elettrotreni, ma con motori a nafta, denominati autotreni, sono pure in costruzione per essere utilizzati su linee primarie non ancora elettrificate.

Come hanno già annunziato giornali e riviste, è relativamente prossima l'ammissione in servizio di questi treni articolati.

Il favorevole andamento del nostro traffico viaggiatori sulle Ferrovie dello Stato.

L'andamento del traffico durante l'esercizio finanziario che va dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 si differenzia notevolmente dai cinque esercizi che lo hanno proceduto in quanto si verifica finalmente un risollevamento dei prodotti insieme con un aumento di traffico.

Riassumiamo quanto è già stato pubblicato al riguardo.

Il traffico viaggiatori, che è stato favorito in modo speciale da numerosi provvedimenti (rapidità dei viaggi, miglioramenti degli orari, nuovi tipi di facilitazioni, riduzioni di tariffe, ecc.), prima ancora del traffico merci, ha dato sulle nostre linee il segno del risveglio economico. È da considerare poi che, mentre nell'esercizio 1933-34, pur essendosi avuto un certo aumento nel quantitativo dei viaggiatori rispetto all'esercizio precedente, l'incremento era accompagnato da una diminuzione di prodotti; invece nel 1935-36 l'accrescimento dei prodotti si è finalmente accoppiato con quello del traffico.

Questo aumento è in parte contemporaneo al risveglio rilevatosi sulle ferrovie di altri Stati dell'Europa e dell'America.

Sull'incremento del traffico viaggiatori italiano hanno avuto benefico effetto i vantaggi della riforma tariffaria attuata il 1° gennaio 1935 con l'introduzione di notevoli e maggiori facilitazioni per il pubblico e con la semplificazione e il riordino delle condizioni di trasporto; altro benefico effetto ha esercitato il più rigido disciplinamento attuato nella concessione delle facilitazioni di carattere eccezionale per manifestazioni, congressi, pellegrinaggi e delle facilitazioni di carattere stagionale.

Un po' più in ritardo, ma anche in modo sensibile si nota, sempre per il 1935-36, il miglioramento del traffico merci.

Riassunto delle norme riguardanti l'importazione e l'esportazione, a mezzo della posta, di valute e titoli italiani ed esteri.

È vietata l'introduzione dall'estero nel Regno, nelle Colonie e nei Possedimenti italiani, a mezzo della posta, di biglietti italiani di Stato e di Banca di qualsiasi taglio, di titoli di Stato e valori obbligazionari ed azionari di qualunque specie, stilati in lire italiane, e relative cedole, nonchè di buoni postali fruttiferi e dei libretti di risparmio italiani. Tali rimesse sono però consentite se fatte a mezzo della Banca d'Italia, o, sotto il controllo della Banca stessa, ad una delle Banche autorizzate a fungere da sue Agenzie, e cioè: Banco di Napoli. Banco di Sicilia, Banca Commerciale Italiana, Banca Nazionale del Lavoro, Banco di Roma, Banca d'America e d'Italia, Credito Italiano, Istituto di S. Paolo di Torino e Monte dei Paschi di Siena.

Al fine di evitare l'inosservanza del divieto, l'Amministrazione delle Poste esegue, in contraddittorio dei destinatari degli invii, i dovuti controlli procedendo al

sequestro dei valori e titoli rinvenuti nelle corrispondenze in parola.

Per l'introduzione di valute estere non esiste invece nessuna limitazione nè divieto.

È vietata del pari l'esportazione di biglietti di Stato o di Banca e di ogni sorta di titoli o cedole stilati in lire italiane senza l'autorizzazione dell'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero o della Banca d'Italia, quale rappresentante del detto Istituto. È fatta eccezione per le spedizioni:

1) di biglietti italiani di Stato da L. 10 o di Banca da L. 50 e L. 100 fatte dalla Banca d'Italia a Banche od Agenzie di viaggio all'estero per bisogni turistici;

2) di buoni postali fruttiferi e libretti postali, serie interna, emessi in data anteriore al 1° gennaio 1935, a condizione che i destinatari ne siano gli intestatari e risultino residenti all'estero;

3) di buoni turistici di qualunque specie;

4) di moduli di « assegni turistici » in lire dell'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero, la cui spedizione all'estero può essere fatta, oltrechè dal predetto Istituto, anche da alcuni altri Enti autorizzati;

5) di francobolli italiani in corso non obliterati, purchè di importo inferiore a L. 30.

Senza il benestare dell'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero è vietata altresì l'esportazione all'estero di valute e divise estere.

Hanno però libero corso: i pieghi contenenti assegni in divisa estera emessi da Banche italiane od estere operanti nel Regno, e le banconote estere o «chèques» in divisa estera spediti dalle Banche abilitate al commercio dei cambi. Le banconote, o gli assegni emessi da privati su loro disponibilità all'estero, possono invece essere spediti soltanto se gli interessati producono l'autorizzazione scritta della Banca d'Italia.

Nessuna limitazione esiste per i trasferimenti a mezzo della posta di somme in lire, per l'Italia, le Colonie ed i Possedimenti italiani, sia in biglietti di Stato o di Banca o con titoli bancari, cambiari e postali.

Traffico telegrafico e radiotelegrafico.

Sono in vigore dal 1° dicembre u. s. le nuove tariffe per la tassazione dei telegrammi e dei marconigrammi interni ed internazionali.

In detta tariffa merita di essere particolarmente rilevato:

1) l'indirizzo dei telegrammi « Oceano » diretti al personale militare della Regia Marina distaccato a terra nell'Estremo Oriente e nell'Africa Orientale Italiana, e al personale della Regia Legazione Italiana e dei Regi Consolati Italiani in Cina, oltre all'indicazione del destinatario, deve portare non più l'indicazione generica di « Estremo Oriente » ovvero « Eritrea », « Somalia », « Etiopia », ma il nome della località dove risiede il destinatario, da computarsi per una sola parola, qualunque sia il numero delle parole effettive che lo compongono;

2) il testo dei telegrammi « Oceano » diretti al personale suddetto deve continuare a contenere solo notizie di carattere familiare, mentre tale restrizione non si applica più a quelli diretti agli ufficiali e marinai imbarcati sulle Regie navi in crociera;

3) la tassa di ricevuta per i detti telegrammi è ridotta a 10 centesimi, come per il traffico interno.

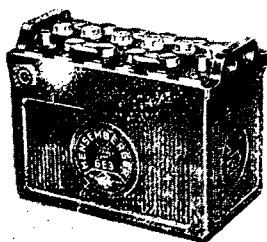
4) i telegrammi diretti nell'Africa Orientale Italiana possono accettarsi anche senza l'indicazione della via nel preambolo.

Nulla è variato per quanto riguarda i telegrammi *Milit* e marconigrammi *Mimar*, i quali restano tuttora consentiti alle stesse condizioni vigenti prima della nuova tariffa.

Dal 1° febbraio corrente sono poi anche ammessi i marconigrammi privati originari da aeronavi e diretti a navi mercantili italiane, per le vie delle stazioni aeronautiche italiane ammesse a tale servizio.

Pacchi in esportazione.

Allo scopo di disciplinare la spedizione dei pacchi postali per l'estero, la Direzione Generale delle Poste e Telegrafi ha disposto che tutti gli invii del genere diretti nei Paesi con i quali vigono accordi di compensazione e cioè: Belgio, Bulgaria, Cecoslovacchia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Islanda, Jugoslavia, Lituania, Lussemburgo, Norvegia, Romania, Svezia, Svizzera, Turchia, Ungheria, debbono essere presentati accompagnati dalla denuncia Mod. 2 Esport. in quattro esemplari, per ciascun pacco, debitamente riempiti e sottoscritti. L'Ufficio di impostazione convalida con bollo a data tali esemplari, ne restituisce uno al mittente del pacco ed avvia gli altri tre, insieme con il bollettino di spedizione e gli altri documenti, all'ufficio di uscita del Regno per la presentazione alla Dogana. Anche per i pacchi contenenti merci per le quali non devesi far luogo a cessioni di valuta (oggetti di regalo, campioni, materiale di propaganda, ecc.) è necessario compilare i modelli in questione, e su di essi, in luogo dell'importo della fattura, dovrà essere apposta una dichiarazione indicante la natura dell'invio, come: regalo, omaggio, ecc. Agli anzidetti Mod. 2 Esport. dovrà poi essere unita, indipendentemente da quella inviata direttamente dal mittente al destinatario e inclusa nel pacco, una copia della fattura relativa alle merci spedite, anche se trattasi di oggetti spediti per regalo, omaggio, ecc., omettendo però in tal caso di segnare su di essa l'importo delle merci. Per i pacchi indirizzati nei Paesi con i quali non sono ancora conclusi accordi di compensazione, in luogo del Mod. 2 Esport. e della fattura, è richiesto invece il solo benestare bancario, il quale, nel caso di pacchi regalo, campioni, ecc., dovrà portare l'indicazione: « senza impegno di cessione di valuta ».

Non sono soggetti a restrizioni di sorta nè a permessi di esportazione i pacchi postali diretti in Polonia, di peso inferiori ai 250 grammi, non contenenti merci di carattere commerciale, od oggetti di lusso, ed i pacchi inferiori ai due chilogrammi, inviati a titolo di regalo o senza alcuno scopo di commercio, quando ciò possa chiaramente dedursi dalla natura della merce o dalle condizioni personali del destinatario.

TRA I LIBRI

Bonifica e Colonizzazione. – È uscito in gennaio il primo numero della interessante rivista « Bonifica e Colonizzazione » (Roma - Via M. Mercati, 51), diretta dall'Ing. Giovanni Volpe e da un Comitato formato dalle LL. EE. Astuto, Dainelli, De' Stefani e Serpieri; dai Senatori Prampolini e Tournon; dai Proff. De Marchi, Mangano, Mazzocchi Alemanni e Maugini.

LIDIA MORELLI. – *Nuovo ricettario domestico – Enciclopedia moderna per la casa.* – Nona edizione interamente rifatta del « Ricettario domestico » dell'Ing. I. Ghersi. - Hoepli, Milano 1935-XIII, pag. 854, ill.: L. 35.

A. BANTI. – *I funghi - Come si riconoscono - La coltivazione dell'agarico.* – 1932-X, pag. 41. – C. SIMONCINI. – *Difetti e malattie dei vini.* – 1933-XI, pag. 74. – ALFREDO MAZZEI. – *L'arte di fare il vino.* – 1933-XI, pag. 66; *Il buon cantiniere,* 1934-XII, pag. 51; *I vini spumanti,* 1934-XII, pag. 66. – ING. GIUSEPPE VALERIANI. – *Il pollaio* (Come deve essere, come si costruisce un pollaio razionale), 1936-XIV, pag. 47. – BRUNO BRASCHI. – *Piante da appartamenti,* 1935-XIII, pag. 76; *La fragola,* 1936-XV, pag. 60. – Biblioteca per l'insegnamento agrario professionale. Ramo Editoriale degli Agricoltori. Roma. Illustrati. Ciascun volumetto: L. 2,50.

FRANCESCO ROCCIOLO. – *L'abbigliamento attraverso i secoli* - Parte I: *Abbigliamento egiziano, caldeo-assiro, miceneo, greco, etrusco e romano,* F.lli Puglisi, Ragusa 1935-XIV, pag. 89 ill.: L. 11. – Parte II: *Abbigliamento italiano dalla venuta di Gesù a tutto il Medioevo,* Ragusa 1936-XIV, pag. 72, ill.: L. 11. – Per i Soci del T. C. I. che ne facciano richiesta all'Autore a Comiso (prov. di Ragusa), ciascun volume L. 9 franco di porto.

AUGUSTO NICODEMI. – *I Conti di Pagliara e la Valle Siciliana.* – De Luca, Atri 1936-XIV, pag. 95: L. 10.

ANTONIO CAPPELLINI. – *Adria antica e moderna.* – Zanibelli A., Adria 1936-XIV, pag. 171, 15 ill.: L. 20.

ALFREDO GRILLI. – *Elogi e discorsi.* – Roma, ediz. del gruppo scrittori – Scie: L. 9.

Annuaire Médical des Stations Hydrominérales, Climatiques et Balnéaires de France (Sanatoriums–Maisons de Santé). – 64ème Edition. L'Expansion Scientifique Française (23 Rue du Cherche Midi), Paris, 1936: Frs. 60.

AMERICAN AUTOMOBILE ASSOCIATION. – *Driver and Pedestrian Responsibilities.* – Pag. 77, ill. (non in vendita).

GIORGIO DEL VECCHIO. – *Allora dissi.* – Versi. Pag. 55. Ed. Signorelli, Roma, 1935-XIV: L. 3.

COMUNE DI BOLOGNA. – *Catalogo della Galleria d'Arte Moderna* (Villa delle Rose). – Pag. 48 in 16. Bologna 1936-XV: L. 1.

Renzo Sertoli Salis. – *Le Colonie Africane della Gran Bretagna.* – N. 3 della collezione de « La Rivista d'Oriente ». - Napoli 1936-XIV, pag. 80: L. 3.

Enrico Mestica. – *Dizionario della lingua italiana.* – Con l'etimologia e l'annotazione di quasi tutti i vocaboli. Comprende anche i neologismi e i « vocaboli nuovi o rinnovati di nuova vita dalla Rivoluzione Fascista, e quelli riguardanti direttamente lo stesso Fascismo ». - Ed. Lattes, Torino 1936-XIV, pag. 2098: L. 40.

Ivanoe Bonomi. – *Mazzini triumviro della Repubblica Romana.* – Ed. G. Einaudi, Torino 1936-XIV, pag. 302: L. 20.

Luigi Filippo De Magistris. – *Sulla localizzazione delle industrie in Lombardia,* estratto da « La localizzazione delle industrie in Italia », Anonima Romana Editoriale, Roma 1936-XIV, pag. 46.

Statistica dei Soci al 31 Dicembre 1936-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 dicembre 1936		N. 178 174
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1936 alla stessa data		» 35 640
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1935	N. 237 974	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	» 7 760	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 dicembre 1936	» 11 413	
		» 257 147
Totale Soci ..		N. 470 961

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

ODOL
Pasta
Odol
Odol

MACEDONIA
EXTRA
MACEDONIA

B.P.D.
Universal
VICTORIA
S.4
le migliori polveri e cartucce da caccia e da tiro

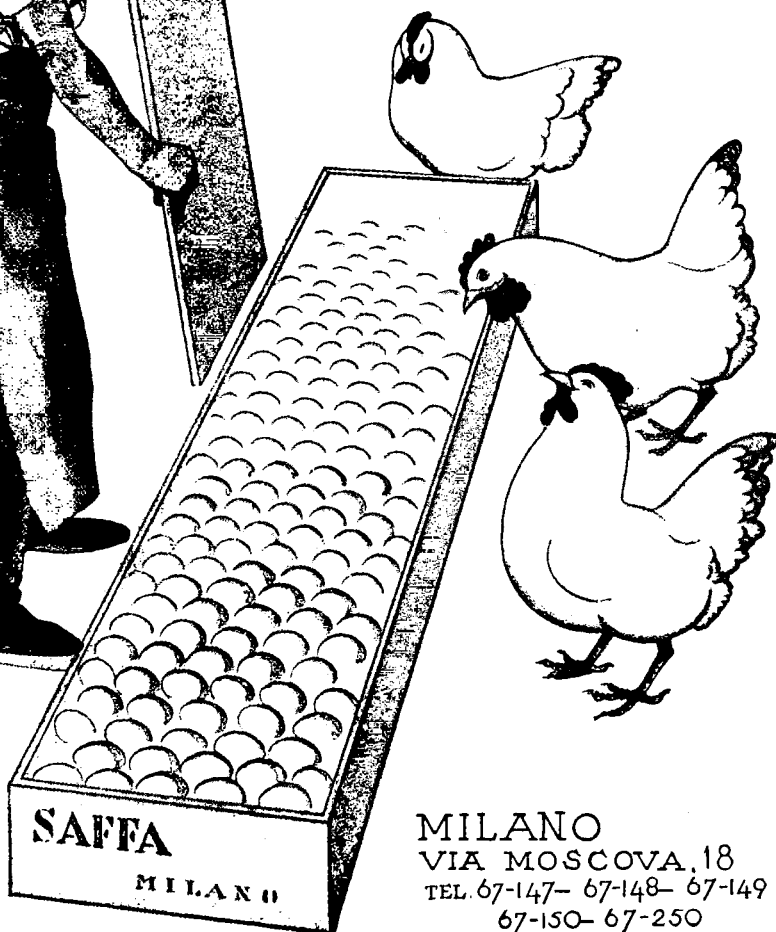
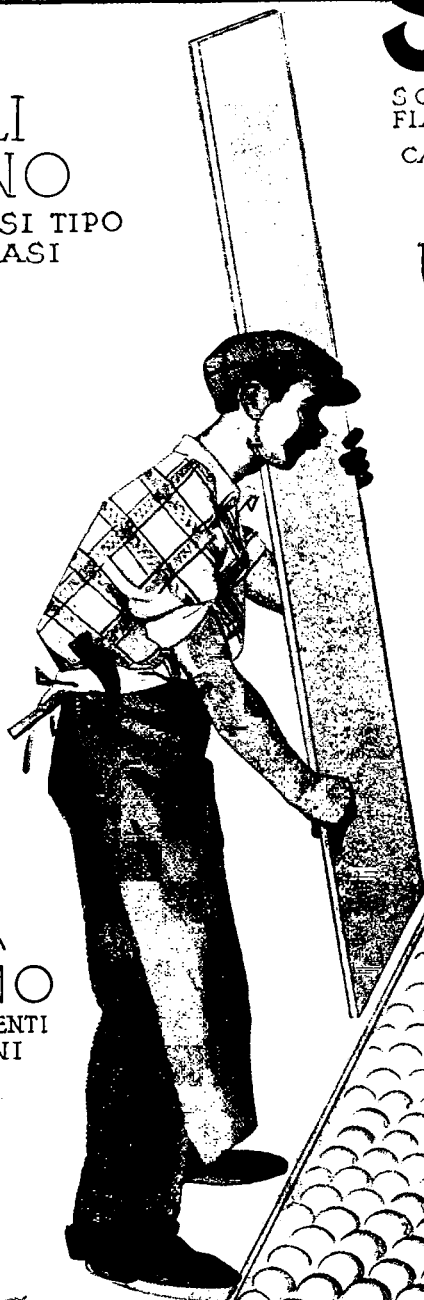
SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 3 MARZO 1937 - XV E. F.

S.A.F.F.A.
SOC. AN. FINANZIARIA
FIAMMIFERI ED AFFINI
CAPITALE VERSATO L. 100 000 000
IMBALLI
DI LEGNO
DI QUALSIASI TIPO
PER QUALSIASI
PRODOTTO
UN
IMBALLO SAFFA
PUÒ ASSICURARE
A QUALSIASI PRODOTTO
LA MIGLIORE PROTEZIONE
E LA PIÙ GRADITA
PRESENTAZIONE
PAGLIA
DI LEGNO
NEI TIPI CORRENTI
E NEI TIPI FINI
E COLORATI
SAFFA
MILANO
MILANO
VIA MOSCOVA, 18
TEL. 67-147 – 67-148 – 67-149
67-150 – 67-250
Nicoùline

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 3
MARZO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937

Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

T U R I S M O

IL REGOLAMENTO-TIPO PER LA CIRCOLAZIONE URBANA

La Commissione Interministeriale appositamente nominata, della quale han fatto parte, oltre agli organi dei Dicasteri interessati, esperti ed eminenti personalità, ha recentemente diramato ai Podestà delle maggiori città italiane il testo del regolamento urbano unificato, al quale ogni Comune è invitato ad uniformare i propri regolamenti di viabilità e di circolazione.

L'unificazione dei regolamenti municipali è indubbiamente uno dei bisogni maggiormente sentiti dai turisti d'oggi, e specialmente dagli automobilisti. La notevole libertà concessa ai Comuni dal Codice Stradale vigente, che non delimita il campo delle possibili iniziative municipali in tema regolamentare, purchè esse non siano contrarie al Codice stesso — e le non poche libertà che per conto loro alcuni Comuni s'eran prese interpretando molto elasticamente la condizione della non contrarietà; nonchè, si aggiunga, la mania di disciplinare ad ogni costo tutto il regolamentabile, anche senza una stretta necessità, propria di alcuni centri urbani di non primissima importanza — tutto ciò aveva determinato una situazione curiosa. Norme contrastanti tra città e città; manovre qui troppo libere e rimesse al disordinato arbitrio dell'utente, là troppo strettamente e irrazionalmente disciplinate; segnalazioni discordi o qui presenti e là mancanti; interpretazioni difformi d'uno stesso articolo del Codice Stradale; consuetudini sovrapposte alla legge: tutto ciò non rappresenta certo un vantaggio nè per l'ordine e la sicurezza della circolazione, nè per l'attività del singolo, che circolando fuor della sua città abituale è esposto a tutti i rischi, cominciando da quello — veniale, ma non perciò meno seccante — di raccogliere una buona messe di contravvenzioni.

Il Codice e i Regolamenti.

Era dunque urgente provvedere ad un processo di fusione dei vari regolamenti e progetti, raccogliendo di ognuno il meglio e il più facilmente generalizzabile, colmando le lacune scoperte dalla continua evoluzione della circolazione urbana, trapiantando i più riusciti esperimenti della viabilità estera, il tutto condensato in un testo che potesse servire tal quale per le principali città, e con l'abbandono di qualche gruppo di disposizioni superflue per i centri minori. Questa appunto è la materia elaborata dalla Commissione.

Forse l'ideale sarebbe di giungere a un Codice Stradale semplice, razionale, di pochi articoli fondamentali, mnemonico, da insegnarsi addirittura, letteralmente, nelle scuole, di valore permanente quanto può essere una legge essenzialmente tecnica: complesso di norme sufficienti, se ben conosciuto ed applicato, per la viabilità rurale e nei centri minori. Tutto il resto, tutta la casistica minuta e legata a condizioni transitorie o riflettente l'evoluzione del traffico urbano e le eventuali innovazioni tecniche che la interessano, tutto ciò potrebbe far parte di un corpo regolamentare unico emanato dallo stesso legislatore: regolamento senza pretese di perpetuità, modificabile eventualmente anno per anno (quasi staremmo per dire ad epoca fissa, come gli orari ferroviari) anche su semplice iniziativa ministeriale. Elastico insomma, duttile, e perciò razionale, utile e completo.

È possibile, ed augurabile, che l'attuale riforma costituisca il primo passo verso il necessario organico sdoppiamento. Il vigente Codice Stradale, come la dottrina e la pratica hanno sempre posto in rilievo, è rapidamente invecchiato. Molte norme attendono di essere radicalmente rivedute, molte altre di passare in un testo legislativo di minor impegno e più maneggevole. È diffusa impressione che ad un rimaneggiamento di questo genere si debba giungere a non lunga scadenza: ottima sarà dunque l'occasione per creare, sull'esperienza acquisita attraverso i regolamenti comunali unificati, l'auspicato regolamento unico nazionale.

Questo carattere sperimentale che noi attribuiamo allo schema di regolamento-tipo, di cui divulghiamo nelle righe che seguono le norme salienti, ha il suo peso nel giudizio complessivamente favorevole che lo schema ha incontrato. Se perfetto in qualche parte non è, tale potrà diventare. Per questa ragione ci riserviamo, oggi o in apposita successiva sede, di studiarne anche sotto il profilo critico le parti più interessanti.

Nomenclatura.

Il nuovo regolamento tipo consta di 79 articoli, per la maggior parte di minuto e diffuso contesto, raggruppati in 11 capi: Norme generali; Occupazioni di suolo pubblico; Carico e scarico di cose; Fermate, sosta e parcamento; Norme di circolazione comuni a tutti i veicoli; Norme speciali per i carretti a mano con e senza ausilio meccanico; Norme speciali per i velocipedi e i motocicli; Norme speciali per i pedoni; Disposizioni generali e norme transitorie.

Ci limitiamo, naturalmente, ad uno sguardo ai capi che più direttamente possono interessare l'attività turistica e automobilistica, e più specialmente a quelle norme che alterano, superano o integrano le disposizioni generali già note del vigente Codice Stradale. A quest'ultimo è fatto espresso e frequente riferimento dal regolamento anche per il rinvio alle relative sanzioni, nel qual caso il regolamento suona come una semplice avvertenza interpretativa, nel senso che una determinata fattispecie viene implicitamente dichiarata compresa nell'ambito di un dato articolo del Codice. In tali casi, la contravvenzione è sempre oblazionabile in via breve nella misura fissa prevista dal Codice, di L. 25 per gli autoveicoli e L. 10 per gli altri casi. In tutte le altre contravvenzioni, per le quali il regolamento stesso prevede apposite sanzioni, è indicata, articolo per articolo, la speciale oblazione in via breve ammessa, che va da L. 2 a L. 25, con una media di L. 10.

Il capo 1° del regolamento-tipo offre di notevole un elenco completo, che per la prima volta compare in un testo legislativo, di tutte le specie di veicoli immaginabili, distinguendoli in veicoli ordinari e in veicoli lenti (non suscettibili di superare i 15 km.-ora).

Analoga nomenclatura è fatta per le denominazioni topografiche stradali. Novità da rilevare sono: la distinzione tra *marciapiede* (marciapiede a livello diverso dalla carreggiata) e *banchina* (marciapiede pedonale a livello); nonchè fra le tre unità che l'art. 29 Codice Stradale confonde: il *crocevia*, la *biforcazione* e la *dira-*

mazione (coincidente quest'ultima con lo *sbocco* o *immissione*).

L'art. 4 consente ai Comuni di applicare in pratica le facoltà date loro dall'art. 23 primo comma del Codice della Strada, rimasto finora teorico quasi dappertutto: i Comuni potranno, senza condizioni nè sostanziali nè formali, vietare o limitare la circolazione per « ciascuna via o piazza della città o per determinate categorie di utenti ». Fermo l'obbligo dei cartelli indicatori.

L'art. 10 disciplina l'ubicazione dei distributori di carburanti « impiantati in modo che i veicoli non siano obbligati a compiere manovre, a disporsi o a sostare in maniera contraria alle norme di viabilità. Essendo permessa dal regolamento solo la fermata alla mano destra, molti distributori situati in strade strette potranno praticamente eseguire i rifornimenti ai veicoli circolanti in un senso solo, dato che gli altri non potranno compiere la manovra del mezzo giro appunto per la non sufficiente larghezza della strada.

La *fermata*, la *sosta* e il *parcamento* sono caratterizzati e differenziati dall'art. 32: ottimo lavoro di esegesi linguistica, che non ha però effettiva rispondenza nel regolamento, dove le stesse norme della fermata valgono per la sosta (ivi compreso il divieto di scendere dai veicoli verso il centro della strada, se ciò può compromettere la sicurezza del traffico) e dove non è dato scorgere alcuna giuridica differenza tra la sosta e il parcamento, se non che quest'ultimo viene effettuato nelle località appositamente riservate dall'Autorità competente (ma il parcamento fuori di queste località non diverrà *ipso iure* una semplice sosta, e come tale lecito ovunque non sia espressamente vietato?).

Possiamo dunque riepilogare congiuntamente le norme che reggono questa importante disciplina.

La complessa disciplina delle soste.

Oltre alle limitazioni e cautele imposte dall'art. 24 Cod. Strad. (divieto generico d'intralcio della circolazione, di arresto su strada stretta che non permetta agevolmente gli incroci, sui binari, ecc.; obbligo pel conducente di prendere, prima di abbandonare il veicolo, le opportune cautele per prevenire accidenti) il regolamento comporta le seguenti disposizioni speciali:

— Obbligo tassativo di arrestarsi sul lato destro rispetto alla propria direzione di marcia (senso di marcia apparente del veicolo).

— Obbligo, se si vuole o si deve accostare l'opposto margine della via, di invertire la posizione di marcia del veicolo « compiendo un mezzo giro », senza manovre intralcianti, e cioè, riteniamo, senza marce indietro. Se la larghezza della via è insufficiente, i veicoli debbono imboccare una traversa (e quindi, se si tratta di una fermata necessaria in quel determinato punto, compiere il giro dell'intero isolato — sensi unici e altri ostacoli permettendo — per tornare sui proprî passi a giro compiuto; ovvero abbandonare il veicolo nella vicina traversa, se anche qui la sosta non è preclusa dall'osservanza del punto seguente).

— Divieto di sostare su strade con carreggiate inferiori ai 10 metri, quando l'opposto lato della via già sia occupato, alla stessa altezza, da veicoli sostanti (divieto opportunissimo, da interpretarsi estensivamente nella condizione della « stessa altezza », perchè anche due veicoli leggermente sfalsati ingombrano effettivamente i transiti).

— Obbligo in ogni caso di rasentare il marciapiede destro, recando il minore ingombro possibile.

— Nel caso di arresto in colonna, interrompere la colonna in corrispondenza delle trasversali, lasciandone liberi gli sbocchi.

— Divieto di sostare a meno di dieci metri dal prossimo crocicchio, o davanti ai portoni, passaggi carrabili, ecc., di proprietà private.

— Mancando i marciapiedi rialzati, e consigliando la strettezza della via di arrestarsi molto a destra, lasciare pur sempre tra il veicolo e il muro uno spazio sufficiente al transito dei pedoni (riteniamo che in tali casi la banchina pedonale a livello possa essere sormontata in parte).

— Facoltà di prescrivere la sosta da un sol lato, o in centro strada, su una o due file (nel quale ultimo caso bisogna disporsi a destra) o anche a spina di pesce o a pettine, avendo cura però che nessuna parte del veicolo sporga sul marciapiede.

— Divieto in ogni caso di sostare: nella carreggiata centrale delle strade a triplice carreggiata; presso i semafori a colonna o in modo da occultare la vista di segnali o cartelli; in corrispondenza delle fermate auto-filo-tramviarie a livello; tra il salvagente rialzato delle fermate tramviarie e il marciapiede; nelle zone di stazionamento delle vetture pubbliche.

In tutti gli altri casi il divieto di sosta va segnalato *in loco*, a discrezione dell'autorità comunale. Può pure esser prescritto (e segnalato) che nelle vie a senso unico la sosta avvenga a sinistra. Ottimo e razionale criterio, la buona prova del quale potrà portare un giorno — così ci auguriamo — a riconoscerlo assai meno pericoloso e sotto ogni aspetto preferibile alla doppia inversione del senso di marcia (in arrivo e in ripartenza) anche sulla via a doppia circolazione, quando si debba sostare accostando il ciglio sinistro per poi proseguire. Già altra volta dimostrammo su queste colonne con grafici e larga copia di argomenti (ved. « Una originale proposta per le soste urbane » dicembre 1935, pag. 378), i vantaggi della sosta a mano libera, purchè da un solo lato della via, determinato in ogni singolo isolato dal primo sostante. Per ora, comunque, il regolamento segue il criterio diametralmente opposto: meticolosa è la sua cura nel prescrivere e nel ripetere che la direzione apparente del veicolo fermo deve sempre e tassativamente corrispondere alla sua destra, anche se non sia agevole comprendere il perchè, quando è pur lecito al veicolo di portarsi a sinistra per superare, per imboccare una traversa, ecc.; se a metà d'un superamento esso si arresta per poi riprendere dopo qualche tempo, con le ovvie e facili cautele del caso, non si vede perchè debba meritarsi il *pollice verso*.

I rapporti coi tram.

Gli articoli 36 e 37 disciplinano i parcamenti e i posti di custodia: opportunamente è stabilito che un posto di custodia a pagamento non venga autorizzato se nelle immediate vicinanze non vi è un parcamento gratuito di almeno uguale capienza. Ovvie sono le altre norme di questi due articoli, già attuate nella pratica d'oggi.

Più importante è la successiva disciplina (art. 38) del sorpassamento delle vetture tramviarie. All'uopo sono previste cinque ipotesi:

1° Se il binario è al centro della carreggiata, sorpasso soltanto a destra;

2° Se il binario è su un lato della carreggiata, sorpasso dall'altro lato;

3° Se i binari sono accoppiati al centro della carreggiata, sorpasso soltanto a destra;

4° Se i binari sono accoppiati su un lato della carreggiata, sorpasso soltanto a destra;

5° Se i binari sono ai lati estremi della carreggiata, sorpasso a sinistra.

È sottinteso, noi riteniamo, che si tratti di binari a livello, su area sfruttabile anche dai veicoli: se il tram è in sede propria (banchina rialzata o viali esclusivi) va evidentemente considerato inesistente da chi percorre la carreggiabile.

Le cinque norme surriportate sono ovvie e lodevoli, ad eccezione della quarta, di cui non si comprende la ragione e che può dar luogo a inconvenienti pratici. Se il doppio binario è *da un lato,* è presumibile che l'autoveicolo pel quale i binari rimangono alla destra abbia verso l'opposto lato spazio sufficiente per transitare, per incrociare a sinistra il tram che gli viene incontro, per superare a sinistra un altro veicolo. Perchè mai dunque deve astenersi dal superare il tram di pari direzione, che transita all'estremo ciglio destro, cioè distanziato dal nostro autoveicolo di almeno la larghezza del controbinario e relativo spazio di rispetto, e di cui i passeggeri salgono e scendono verso il marciapiede, cioè dal lato opposto del veicolo superante, quando si ammette di poter rasentare il tram di senso opposto, che scarica e carica proprio in centro-strada, davanti alla traiettoria del nostro veicolo? Per quale sfumatura, che ci sfugge, il caso in oggetto differisce dai tram marcianti nei due sensi sull'*unico* binario di estrema destra (ipotesi n. 2), che pure van superati a sinistra?

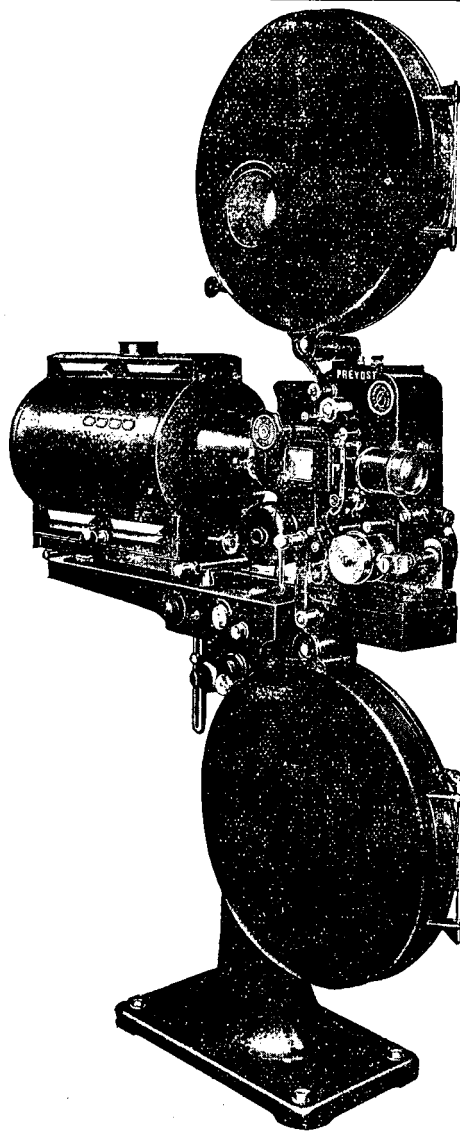
È certo che in molti casi la 4ª norma sarà di difficilissima attuazione: se i binari sono *su un lato,* quello di destra occupa evidentemente l'estrema destra della carreggiata: dove passerà il veicolo superante? La norma equivale dunque al divieto perentorio di superare: il che, sui larghi viali che soli conservano, in qualche città, i binari così disposti, rappresenta una limitazione perfettamente inutile o peggio. Si tratta evidentemente di una svista materiale, che è probabile verrà rettificata.

Manca, in questa disciplina, la conferma che la presenza del binario su un solo lato impone la sosta dei veicoli sull'altro lato, senza riguardo al fatto ch'essi risultino a destra o a sinistra rispetto al senso di marcia proprio: ma la norma, del resto già seguita, ci pare ovvia e sottointesa. Oppure si vorrà che anche in questo caso il veicolo compia il doppio semicerchio per arrestarsi sulla fatidica mano destra apparente? In tal caso un esplicito chiarimento sarebbe desiderabile.

Sorpassi, senso unico e giratorio.

Le altre norme di circolazione comuni a tutti i veicoli possono così riassumersi:

È vietato superare altri veicoli ai crocevia e alle biforcazioni. Riteniamo che tale norma sia estesa anche al superamento sulla sinistra del tram: suo scopo è di impedire che il veicolo svoltante dal ramo sinistro dell'incrocio verso la propria destra trovi la strada occupata da un veicolo procedente fuori mano e non possa così accordargli la precedenza dell'art. 29 Cod. Strad. Più chiaramente e perentoriamente si potrebbe prescrivere che è in ogni caso vietato l'abbandono della propria destra per qualunque motivo quando *dalla sinistra* si immetta una strada intersecante o sboccante: questo così in città, come fuori (irrilevante invece la semplice immissione di una strada *da destra,* in corrispondenza della quale anzi il veicolo superando costituisce baluardo, indice di via libera e riduzione del tempo d'impegno dello sbocco pel contemporaneo transito del superato e del superante).

È vietato fermare il veicolo invadendo anche in minima parte le zone di attraversamento pedonale: e tali zone, segnalate da chiodi o strisce, vanno sempre traversate con particolare cautela ed a velocità ridottissima (art. 40): si è così evitato di dare la precedenza assoluta

ai pedoni negli attraversamenti, il che avrebbe potuto generare gravi ritardi nella circolazione dei veicoli.

Il cambiamento di direzione, ai crocicchi disciplinati da un vigile, deve essere segnalato a mano o meccanicamente al vigile stesso (norma superata per alcune categorie di veicoli dal nuovo obbligo del segnalatore meccanico visibile anche dalla direzione di marcia). È fatto espresso obbligo di ritirare la segnalazione non appena cambiata direzione (bene! le molte frecce oggi emergenti in rettilineo per dimenticanza del guidatore renderanno così passibili di sanzione).

Importante è la definitiva prescrizione, senza bisogno di espressi cartelli *in loco*, del senso unico che va rispettato nelle strade divise longitudinalmente in sezioni: se la divisione (mediante siepi, viali, banchine, rialzi, salvagenti, ecc.) è unica (strada a due sezioni) va percorsa la sezione destra; se è duplice (strada a tre carreggiate) va percorsa la sezione di destra o quella centrale, salvo cartelli in contrario. Naturalmente la norma cessa di valere se tutta la strada nelle sue varie sezioni è a senso unico.

I veicoli lenti e i velocipedi devon sempre percorrere, sulle strade a tre carreggiate, la sezione di destra anzichè quella centrale. In ogni altro caso devono tenere l'estrema destra della carreggiabile, anche se a senso unico. I veicoli veloci, se l'ampiezza della strada lo consente, possono formare una seconda colonna di marcia a sinistra dei primi, senza evadere dalla mezzaria.

Dove è tracciata una linea spartitraffico, questa, e non la reale mezzaria della strada, determina le zone spettanti alle due direzioni, come si evince dall'art. 43.

Anche il senso giratorio attorno a coppe, aiuole, mo numenti, chioschi, rialzi od altro, nei crocicchi, slarghi e piazze, s'intende obbligatorio dovunque, senza bisogno di speciali segnalazioni.

L'art. 45 aggiunge, a quelle contemplate dal Codice, alcune fattispecie, in cui la velocità va particolarmente moderata, e più precisamente quando si rasentano i marciapiedi (ivi comprese, evidentemente, le banchine) e i salvagente; così pure quando ciò sia consigliato dalla formazione e volume del carico, ovvero (art. 59) quando il veicolo sia senza molle, nel qual caso deve procedere a passo d'uomo, nonchè quando trasporti materiale rumoroso (art. 47). Il trasporto di quest'ultimo è comunque vietato dalle 24 alle sei.

È vietata la circolazione in città con « mezzi eccezionali di locomozione », ovvero con veicoli camuffati (pubblicitari) o trainati da animali esotici, senza espressa licenza del Podestà. Anche gli automezzi sui quali funzionino altoparlanti radio o grammofonici sono soggetti a licenza municipale: naturalmente, la limitazione riguarda solo i veicoli eseguenti comunicazioni pubbliche, d'indole propagandistica o commerciale, atti a formare crocchi, e non già l'ordinaria vettura da turismo privata, sulla quale funzioni il radioricevitore di bordo.

Una disposizione notevole, che non riguarda direttamente il pubblico della nostra Rivista ma che può indirettamente favorire quell'impiego di automezzi, alla diffusione dei quali molti nostri lettori sono interessati, è contenuta nell'art. 61 che prevede e punisce la sproporzione tra carico e potenza di traino nei veicoli a trazione animale e nei furgoncini a pedale. Il pietoso spettacolo di cavalli frustati a sangue per vincere una lieve salita, o del garzone impotente a pedalare sul suo triciclo, troverà nel nuovo regolamento giusta repressione e civile implicito invito a farsi sostituire dalla trazione meccanica.

Un curioso strappo alla famosa campagna del silenzio è previsto dall'art. 63, che in tempo di nebbia prescrive un sonaglio per gli animali trainanti veicoli. Sarebbe

desiderata l'umanitaria avvertenza che, in caso di nebbia, anche gli automobilisti sono esonerati dall'obbligo della marcia silenziosa. Della quale a vero dire non è alcun cenno nel nuovo regolamento: è forse prematuro però dedurne che il divieto dei segnali acustici nel perimetro urbano delle città ove vige l'obbligo del silenzio sia stato abbandonato, potendosi ritenere che, discendendo esso da un apposito decreto, sussista indipendentemente dalla nuova regolamentazione municipale, la quale abrogherà, se c'era, il proprio regolamento precedente, ma non, salvo espressa menzione, le ordinanze podestarili emanate isolatamente. A questo proposito però sarebbe bene che i singoli Comuni, promulgando il nuovo Regolamento-tipo, indicassero altresì chiaramente quali ordinanze municipali precedentemente in vigore s'intendano abrogate, e quali sussistenti, indicando di queste ultime, sommariamente, l'oggetto. Altrimenti, addio unificazione!

Ciclisti e pedoni.

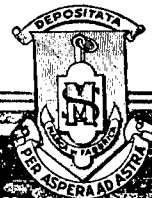
Il capo IX disciplina la circolazione ciclistica, ripetendo e rinforzando le norme già note (anche se poco rispettate) del Codice Stradale, e aggiungendo qualche prescrizione nuova. Riassumendo: servirsi della banchina quando c'è, altrimenti destra rigorosa e fila indiana; vietato sorpassare autoveicoli in rallentamento per necessità circolatorie o porsi davanti ad essi nelle fermate (precisazione opportuna e molto gradita agli automobilisti); divieto di gareggiare e di compiere virtuosismi o acrobazie; divieto di entrare ed uscire dai portoni in bicicletta (anche senza il relativo cartello del proprietario di casa); divieto di aggrapparsi ad altri veicoli per farsi trainare; divieto di star fermi col velocipede di traverso alla strada o di appoggiarlo al marciapiede; obbligo di traversare a mano le strade vietate ai velocipedi; divieto di trasportare altre persone: disposizione opportunissima che varrà a ridonare al ciclista la sua naturale condizione di equilibrio. Il trasporto di oggetti non deve impegnare le braccia del ciclista: in nessun caso essi devono sporgere lateralmente più di 50 cm. per lato. Longitudinalmente non è ammessa alcuna sporgenza oltre il filo estremo delle ruote.

Analoghe norme valgono, in quanto applicabili, per motocicli a due ruote, tranne il divieto di trasportare passeggeri, pratica che rimane dunque permessa anche in città (art. 73).

I pedoni, conformemente a quanto già prescrive il Codice Stradale, devono percorrere i viali, banchine e marciapiedi ove esistano; altrimenti l'estremo lato della carreggiabile: il Podestà può fissare che questo lato sia il sinistro (segnalando l'obbligo in loco) quando non esista marciapiede rialzato o sia inferiore ad un metro. Non devono sostare sulla carreggiabile, nè in gruppi sui marciapiedi d'intenso traffico; dove non esiste salvagente tramviario, devono attendere sul marciapiede, prima di traversare, che il tram sia giunto alla fermata. È vietato aggrapparsi a qualsiasi veicolo in moto.

Negli attraversamenti, devon seguire le zone chiodate o comunque segnalate, a meno che l'attraversamento avvenga ad almeno 30 metri da tali zone: in ogni caso va compiuto per la linea più breve e mai in diagonale.

Importante: il pedone negli attraversamenti fuori delle zone segnalate deve sempre dare la precedenza ai veicoli (art. 75). Vedremo se questa norma avrà in sede giudiziaria la stessa portata che vien conferita all'art. 29 Cod. Stradale, dove la mancata precedenza al veicolo che giunge da destra viene generalmente considerata causa efficiente del sinistro.

ALDO FARINELLI

Autolinee di gran turismo nell'Impero.

Una realizzazione di grande importanza e di notevole interesse politico, turistico ed economico — e che non ha mancato di suscitare larga e favorevole eco sia in Italia che all'estero — è stata l'istituzione di autoservizi Pullman di gran turismo nei territori dell'Impero.

Infatti, col mese di febbraio sono entrate nella fase pratica di esercizio le due autolinee di gran turismo sugli itinerari Massaua-Addis Abeba e Massaua-Gondar, ideate ed attuate dalla S. N. T. F.lli Gondrand, che con questa nuova iniziativa ha voluto e saputo portare un sensibile contributo alla miglior soluzione del problema delle comunicazioni in A. O. I.

Si rifletta, in proposito, al significato di una quasi totale dipendenza, nei rifornimenti e nelle comunicazioni della capitale, da Gibuti e dalla ferrovia, e si avrà netta la sensazione della immensa importanza politica del nuovo servizio. Si tratta, in sostanza, di avviare i passeggeri e contemporaneamente, a mezzo autocarri, una notevole quantità di merci, nei territori dell'A. O. I., non già più soltanto attraverso Gibuti, ma per il tramite di Massaua, superbamente riordinata e riorganizzata da poter far fronte alle presenti esigenze dell'Etiopia. Esempio nuovo di quello che sa e può fare l'Italia.

Itinerari delle due Autolinee

Poter avviare mensilmente tre o quattrocento passeggeri da Massaua, in attesa che il loro numero si raddoppi, vorrà dire emanciparci dal monopolio di Gibuti. E si rifletta — a meglio valutare l'iniziativa, che è stata commentata favorevolmente anche all'estero — che il servizio testè inaugurato non ha già lo scopo di utilizzare al massimo i mezzi di locomozione e di accelerare i tempi di marcia, ma è diretto a fini per il momento puramente turistici. Non è però escluso, ed anzi in un certo senso è già previsto, che successivamente vengano istituite anche linee nettamente commerciali.

Le due attualmente in esercizio si propongono, infatti, di unire rapidamente e comodamente la capitale dell'A. O. I. e quella del Governo dell'Amara al massimo porto del Mar Rosso, Massaua, attraverso itinerari che per varietà di clima e di paesaggio non lasciano nulla a desiderare.

Consideriamo il primo itinerario. Dallo scalo sul Mar Rosso alla capitale dell'A.O.I. corrono esattamente 1240 km., qualcosa — in linea d'aria — come la distanza dal Brennero a Capo Passero. Dal bassopiano la moderna autostrada si slancia sull'acrocoro fino ad altezze superiori ai 2000 m., il valico di Amba Alagi è a 3000, Addis Abeba a 2640. I bassopiani, le rocce a terrazze, le ambe, le vallate, profondamente incise dalle violente alluvioni tropicali, i grossi e numerosi corsi d'acqua, i caratteristici laghetti, offrono panorami di bellezza incomparabile e continuamente mutevoli, i quali non mancheranno di suscitare nei turisti le più alte meraviglie. Nè solo la natura concorre ad accentuare le attrattive e le bellezze di questi itinerarî, ma gli stessi abitanti e i centri di popolazione che si attraversano offrono allo sguardo infinite varietà di costumanze e di color locale. Infine, l'itinerario toccando numerose località che furono teatro di vittoriose ed eroiche gesta ai soldati di Mussolini, diverrà consueto e familiare agli Italiani. Adigrat e Macallè ricordano, infatti, la nostra rapida avanzata; Amba Alagi l'eroica gesta del maggiore Toselli, vendicato superbamente dai legionari della nuova Italia; Mai Ceu, l'ultimo tentativo di resistenza dell'ex-Negus, infranto dal valore delle truppe italiane; Dessiè e Debrasina le tappe della nostra rapida marcia su Addis Abeba.

Sembra un sogno che a pochi mesi dal vittorioso epilogo della campagna italo-etiopica si possa parlare della istituzione di un regolare servizio di autotrasporti sulle stesse vie della nostra avanzata.

La nuova linea stradale Massaua-Addis Abeba ha il seguente itinerario: Massaua, partenza al pomeriggio; Asmara (120 km.) arrivo alla sera; pernottamento e partenza il mattino successivo; brevi soste a Decamerè (km. 160), Adi Caièh (km. 217) e Adigrat (km. 310), con arrivo in serata a Quihà (presso Macallè, km. 430), dove è prevista la seconda sosta notturna. Nella terza giornata, soste a Quoram (km. 574) e Ualdia (km. 714), ed arrivo, a tarda sera, a Dessiè (km. 805), per il terzo pernottamento. Il quarto giorno, tappa Dessiè-Debrasina (km. 1020), per lasciare al quinto gli ultimi 180 km. fino ad Addis Abeba.

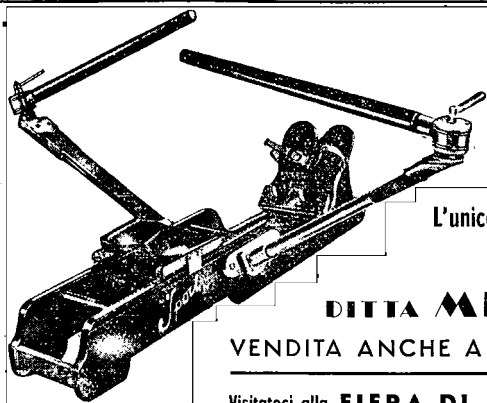
Orario comodo, che permette appunto ai turisti di visitare le località di tappa e quelle intermedie, corri-

spondenti a posizioni di speciale interesse patriottico, turistico, folcloristico, economico e panoramico, quali sono appunto Senafè e Macallè, Amba Alagi e Mai Ceu, Amba Aradam e il lago Ascianghi. Orario, però, che non potrà essere sempre rigidamente osservato, poichè subirà i temperamenti e le modifiche ammissibili in una linea turistica ed anzi spesso desiderabili.

All'Asmara, a Quihà, a Dessiè e a Debrasina i turisti saranno, per ora, ospitati in locali opportunamente e confortevolmente sistemati, in attesa che sorgano i desiderati alberghi.

A Decamerè, ad Adi Caièh, a Quoram ed a Ualdià soste per le colazioni: per il resto, indipendenza assoluta, entro i limiti di un orario molto largo e molto intelligentemente prestabilito.

UNO DEGLI AUTOPULLMAN DELLA VIA MASSAUA-ADDIS ABEBA (*Fot. d'Amico*)

L'altro itinerario segue, invece, parzialmente la ferrovia, cioè, sin poco oltre Agordat, per poi staccarsi verso Barentù, Tessenei — il gran centro cotoniero dell'Eritrea, molto opportunamente incluso nelle tappe — e raggiungere così Om-Ager sul Setit. Da questo punto il percorso si identifica con quello seguito dalla colonna Starace per Mai Suà, l'Angareb e il fortino Sengià; 858 km. complessivamente, che verrebbero coperti in

INTERNO DELL'AUTOPULLMAN - PARTICOLARE (*Fot. d'Amico*)

cinque tappe. Infatti, dopo il primo pernottamento di Asmara, l'orario è così stabilito: soste a Cheren (km. 216) e Agordat (km. 293); secondo pernottamento a Barentù (km. 361); nel terzo giorno soste a Tessenei (km. 481) e Om-Ager (km. 595) e pernottamento a Mai Suà (km. 673); penultimo giorno sosta all'Angareb (km. 763) e pernottamento al Fortino Sengià (km. 798), per concludere il viaggio il giorno successivo con l'ultimo tratto di 60 km. fino a Gondar.

***

I due itinerarî saranno percorsi da macchine interamente italiane (*Alfa Romeo* e *Fiat*). I primi tre autopullman sono *Alfa Romeo,* con velocità opportunamente ridotta a 58 km. per accrescerne la potenza, com'è richiesto dalle particolari caratteristiche delle strade dell'A. O. I.

Gli autopullman saranno di due grandezze, uno da venti, l'altro da ventotto posti: comode poltrone inclinabili, munite di poggia-testa spostabile e provviste di tavolinetto con porta-bicchieri, renderanno confortevole il viaggio, che non verrà affatto disturbato dalla temperatura, poichè al riguardo sono state prese tutte le precauzioni possibili. Così, il materiale di costruzione è tutto isotermico; la verniciatura del tetto (che nelle macchine più piccole sarà apribile) è stata particolarmente studiata; alle finestre sono applicate tendine e persiane, mentre all'interno funzionano numerosi ventilatori. Ove tutto ciò non bastasse, il bar sarà sempre pronto a mescere bibite ghiacciate, essendo ogni autopullman fornito appunto di bar e di gabinetto di toilette, oltre che di abbondante illuminazione elettrica. In una parola, nulla si è trascurato per il massimo conforto del viaggiatore, il quale riceve, partendo dall'Italia, un tagliando complessivo di tutti i servizi, che gli risparmia le noie di prenotare i posti, di acquistare biglietti, ecc., e tutte le altre formalità che angustiano chi deve compiere un lungo viaggio, servendosi di mezzi diversi. Al seguito di ciascun Pullman speciali rimorchi a quattro ruote trasporteranno i rifornimenti (specialmente ghiaccio) e i bagagli.

***

Le nuove linee sono quanto di meglio si poteva desiderare in proposito. Ideate e costruite interamente da Italiani, gli organizzatori possono essere fieri del plauso del Duce.

GIULIANO ONGARO.

Progetto di un Istituto per la tutela e il risanamento finanziario dell'industria alberghiera.

Anche il pubblico più estraneo all'ambiente, conosce le difficoltà in cui si sono venute a trovare le aziende alberghiere che maggiormente si erano impegnate in imprese di costruzioni e di rinnovamenti interni durante il periodo inflazionistico e di facili illusioni. Sopravvenuta la crisi, specialmente grave nel campo dell'attività turistica e alberghiera, gli impegni passivi gravanti sulla situazione patrimoniale venivano ad assorbire tutte le attività emergenti dal conto esercizio, e spesso a superarle in modo da mettere in pericolo la continuità dell'azienda. Di qui l'intervento finanziario dello Stato in aiuto degli alberghi gravati di mutui a tasso elevato, deliberato con la legge 26 maggio 1932, modificata con R. D. L. 1 giugno 1933, la quale stanziava la somma di dieci milioni annui, a partire dall'esercizio 1932-33 e per i dieci esercizi successivi, quale soccorso a favore delle aziende maggiormente gravate. Con tale somma dovevasi concorrere al pagamento degli interessi passivi per la loro eccedenza oltre il 4% e nella misura massima del 3%. In quattro anni, questa forma di assistenza ha potuto salvare il bilancio di molte aziende compromesse; ma ora si constata che l'intervento, essendosi verificato in conto d'esercizio delle aziende, non ne ha migliorato la situazione patrimoniale, la quale rimane quale era prima dell'avvenuto contributo statale. In altri termini, il concorso al pagamento degli interessi passivi ha potuto aiutare le aziende a vivere nel corso di questi anni, ma non ha risolto nessuna situazione patrimoniale, nè ha potuto creare le condizioni di un maggior sviluppo dell'attrezzamento alberghiero. In vista, quindi, della ridotta efficacia del con-

cesso contributo statale, questo fu ridotto, dai dieci milioni annui stanziati, a sei milioni e mezzo, realizzando nel corso dei sei anni mancanti al compimento del previsto decennio, un'economia di 21 milioni.

Ora la Direzione Generale per il Turismo e la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo hanno elaborato un progetto di un istituto di credito alberghiero che, operando a favore delle aziende in modo da risanarne la situazione patrimoniale, consentirà loro di vivere, non solo, ma di progredire e di svilupparsi.

Il progetto prevede la costituzione di un nuovo Istituto per il Credito alberghiero, che sarà finanziato come segue:

1) mediante l'assegnazione dei 21 milioni suddetti, risparmiati sullo stanziamento previsto dalla Legge 26 maggio 1932;

2) mediante un contributo a carico degli albergatori, proporzionato al numero delle presenze annue e alla categoria dell'esercizio, e precisamente: cat. di lusso L. 0,20 per presenza, prima cat. L. 0,15, seconda cat. e pensioni di prima L. 0,10, terza cat., pensioni di seconda e terza e locande L. 0,05. Tale contributo darebbe diritto ad un corrispettivo di azioni del nuovo Istituto di Credito per tutto l'importo versato dall'azienda. In totale, il contributo si calcola che potrà rendere la somma di circa 5 milioni annui, a cui si potrebbero aggiungere le partecipazioni volontarie degli albergatori, in ragione di L. 100-200 per ciascuno, e ciò darebbe un'altra disponibilità di un paio di milioni a favore del capitale sociale.

Così l'Istituto dovrebbe disporre in breve di un capitale d una trentina di milioni, col quale potrebbe operare a favore delle aziende alberghiere in due modi:

1) concedendo mutui fondiari a lunga scadenza e al tenue tasso d'interesse del 4%, ed assumendo altri mutui esistenti, con operazioni di smobilizzo presso gli attuali istituti mutuanti;

2) presentando avalli ad Istituti di Credito sulla concessione di eventuali crediti a favore di aziende alberghiere.

Questa seconda forma di intervento consentirebbe al nuovo Istituto di Credito alberghiero, pur con una modesta disponibiltà di capitali, di estendere la base delle sue operazioni e la sfera dei suoi interventi, facendo affluire verso l'industria alberghiera i capitali di altre banche ed enti, presso i quali l'Istituto alberghiero interverrebbe come garante. In tal modo, le aziende alberghiere aiutate non riceverebbero un semplice sussidio, ma dovrebbero pervenire ad una sistemazione patrimoniale, che darà loro la tranquillità e la fiducia necessarie per progredire e svilupparsi secondo le moderne esigenze dell'ospitalità.

A favore dei bambini negli alberghi: « Buoni » a tariffa ridotta e iniziative di trattenimento e di assistenza.

La Direzione Generale per il Turismo ha adottato diversi provvedimenti a favore dei bambini ospiti, coi loro genitori, degli alberghi.

Uno di questi provvedimenti è inteso a rendere la permanenza dei bambini negli alberghi meno dispendiosa, mediante la vendita di Buoni d'Albergo con riduzione del 30% sul prezzo di tutte le categorie, da

valere per bambini di età non superiore ai sei anni, che non occupino una stanza per loro uso esclusivo, nonchè per i domestici che accompagnano i turisti.

L'altro, annunciato dall'On. Bonomi, Direttore Generale per il Turismo, nella conferenza da lui tenuta a Sanremo, consiste nel proposito di dotare gli alberghi di speciali giardini e di sale di trastullo per i bambini.

L'opportunità di tali provvedimenti risulta dalla considerazione che esiste un turismo avente per scopo la salute e il benessere dei fanciulli.

Vi sono, infatti, famiglie che lasciano le città e si recano a villeggiare nei luoghi di soggiorno e di cura unicamente per giovare alla salute e allo svago dei loro figliuoli.

Rispetto al turismo internazionale, va detto poi che tali provvidenze potranno giovare all'affluenza delle famiglie straniere che viaggiano con bambini e domestici. E' questa una clientela molto interessante anche per gli alberghi, poichè offre caratteri di stabilità e di possibilità economiche. Da un punto di vista più generale ed elevato, giova considerare infine che l'affluenza e il prolungato soggiorno dei bambini in Italia costituisce la miglior promessa di comprensione e di simpatie avvenire per il nostro Paese.

Accresciuta efficienza della Funivia di Valcava.

Una notizia che farà piacere agli sciatori e agli escursionisti milanesi è quella della trasformazione, per un maggior potenziamento, degli impianti della funivia che, partendo da Torre de' Busi (m. 350) sulla strada fra Calolzio e Caprino Bergamasco, sale a Valcava (m. 1250), sulle pendici dell'Albenza. I lavori di rinnovo, che presto saranno ultimati, dovranno imprimere alla funivia un considerevole aumento di velocità, in modo che il percorso di circa tre chilometri sarà coperto, anzichè in dieci minuti, in non più di sette. In tal guisa, si potranno compiere sette corse orarie e trasportare circa 110 passeggeri. L'effettiva capacità della linea risulterà quasi raddoppiata e basterà ad evitare o almeno a ridurre le lunghe attese che, nelle giornate di maggior affluenza, i passeggeri dovevano fare alle stazioni capolinea. Il beneficio di questo migliorato servizio sarà apprezzato tanto durante la stagione invernale dai numerosi sciatori che salgono ai campi di neve dell'Albenza, quanto durante la stagione estiva dai numerosi villeggianti.

Scambio di clienti fra alberghi di città e alberghi di montagna.

Una geniale iniziativa è stata promossa dall'Ente Provinciale per il Turismo di Torino, ai fini di una più stretta collaborazione turistico-alberghiera. E' stato stabilito che gli albergatori di Bardonecchia, Claviere e Sestriere, già aderenti al servizio « Buoni Alberghi », rilascino gratuitamente, durante l'anno, ai propri clienti che rimangano almeno nove giorni consecutivi ad intera pensione negli alberghi stessi, un buono per la pensione gratuita di un giorno in un albergo di uguale categoria, a scelta del cliente, a Torino. Lo stesso faranno gli alberghi di Torino per gli alberghi di Bardonecchia, Claviere e Sestriere, con la differenza, però, che il buono sarà concesso dopo il quinto giorno di permanenza. Durante i periodi dal 20 dicembre al 10 gennaio e dal 20 luglio al 20 agosto, nonchè nei giorni precedenti i festivi e nei festivi, in dipendenza delle possibilità di pernottamento presso gli alberghi delle località nominate, gli albergatori di Torino, in luogo del buono di pensione completa, rilasceranno un buono di colazione gratuita. I buoni dovranno essere adoperati entro tre giorni dalla data del rilascio.

Aumento delle quote di divise per i viaggi all'estero.

In seguito a nuove disposizioni emanate dall'Istituto nazionale per i cambi con l'estero, per la cessione di divise estere e di buoni turistici e alberghieri, sono state aumentate le quote individuali di divisa estera per viaggi, in alcuni Stati dell'Europa, di persone stabilmente residenti nel Regno. Le Banche potranno, dopo aver esaminata ed accertata la regolarità della richiesta, rilasciare le seguenti divise:

Austria: scellini austriaci fino all'equivalente di lire italiane 2650.

Germania: marchi registrati fino a un controvalore di lire italiane 2150, che potranno essere aumentate fino a lire italiane 2500 con corrispondente riduzione della scorta in biglietti di banca italiani.

Svizzera: valuta estera fino al controvalore corrispondente a lire 2150; buoni d'albergo e turistici per ulteriori lire italiane 1000; scorta in valuta italiana lire 350; in modo che complessivamente non siano superate le lire italiane 3500.

Le cessioni di cui sopra potranno essere richieste di regola non più di tre volte nel corso dell'anno.

Ungheria: pengo registrato fino all'equivalente di lire italiane 2650, che potranno essere aumentate fino a lire italiane 3000, con corrispondente riduzione della scorta in valuta italiana.

Francia: valuta estera e altri mezzi di pagamento (buoni turistici e alberghieri) fino al controvalore di lire italiane 2650, elevabili fino al controvalore di lire italiane 3000, con corrispondente riduzione della scorta in valuta italiana.

Per altri Paesi che non siano quelli indicati sopra si può rilasciare valuta estera fino al controvalore di lire italiane 2150. Inoltre per i viaggi in comitiva organizzati da agenzie di viaggio le Banche esigeranno il prescritto nulla osta del Ministero per la Stampa e la Propaganda (Direzione generale per il turismo) anche nei casi in cui la richiesta di divisa o di altri mezzi esteri di pagamento possa essere soddisfatta senza previa autorizzazione, perchè inferiore all'equivalente di lire italiane 10.000.

Una nuova slittovia sul Monte Bondone.

Sui vasti campi di neve del Monte Bondone è stata inaugurata una nuova ardita slittovia, che in tre minuti trasporta gli sciatori dalla località Cordella, al Monte Sel (1724 metri), superando un dislivello di 224 metri. Si tratta di un carrello che, trainato da un robusto carro di acciaio, si inerpica sopra una ripidissima pista, la cui pendenza è dell'82 per cento, fino a toccare la piazzola di arrivo. In un solo viaggio, il carrello, che è munito di freni di sicurezza, può trasportare fino a 30 persone, oltre agli sci.

Lo sviluppo degli autoservizi di gran turismo alla XI Conferenza Internazionale di Sanremo.

Uno dei mezzi di trasporto preferiti dal pubblico viaggiante a scopo turistico è divenuto il grande, comodo, maestoso torpedone, che percorre trionfalmente le strade

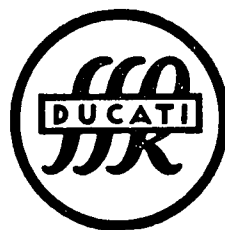
d'Italia, lungo le linee di grande turismo. La bellezza dei nostri itinerari lungo la magnifica rete stradale che percorre ogni regione d'Italia, passando per ogni località d'interesse paesistico, storico, artistico, ha fatto di questi servizi il mezzo di trasporto turistico per eccellenza, non solo per l'originalità dei percorsi, ma anche per la possibilità di raggiungere ogni meta.

La dimostrazione di tale importanza si ebbe alla XI Conferenza Internazionale tenutasi a Sanremo dal 18 al 23 gennaio u. s., alla presenza di S. E. Jannelli, Sottosegretario alle Comunicazioni, e con l'intervento dei delegati della Francia, della Germania, dell'Ungheria, della Svizzera, dell'Austria. Numerose erano pure le rappresentanze ufficiali nazionali: della Direzione Generale per il Turismo, del Ministero degli Esteri, della Corporazione dell'Ospitalità, della Provincia di Imperia, di molti Enti prov. per il Turismo, della C.I.T. Il Touring Club Italiano, intervenuto nella persona del Dott. Gr. Uff. Attilio Gerelli, Segretario Generale del Sodalizio, fece dono a tutti i Congressisti della «Guida Breve» dell'Italia settentrionale, la recentissima pubblicazione, che per la sua mole ridotta, la rapidità e la facilità di consultazione, l'accura limtaitazione delle notizie essenziali, può considerarsi il *vademecum* indispensabile del turista in Italia.

Le cifre esposte da S. E. Jannelli ci danno la misura dello sviluppo assunto dagli autoservizi di gran turismo: le linee esercitate si sono ridotte, è vero, da 314, quante erano nel 1935, a 310 nel 1936; ma la riduzione, determinata dell'abbandono di linee che avevano dato scarsi risultati, non ha influito sugli altri elementi del traffico, cioè sulla lunghezza complessiva delle linee servite (km. 35 852 nel 1936, in confronto ai 33 858 nel 1935), nè sulle percorrenze totali effettuate, che furono superiori a quelle dell'anno precedente di ben 176 522 chilometri, nè sul numero dei viaggiatori trasportati, che fu di 585 000, superando di 69 389 quello del 1935. Inoltre, nel 1936 furono messe in linea 40 vetture nuove.

Dalla constatazione dei successi conseguiti, il presidente della Conferenza, Cav. di Gr. Cr. Dott. Antonio Crispo, traeva l'ammonimento di un più vasto compito avvenire: « In primo luogo, la dura esperienza creatrice, fatta nell'ardente clima di laboriosità, di volontà e di fede del Regime, deve poter suggerire ulteriori miglioramenti e perfezionamenti, deve poter indicare le vie più idonee per utili e sempre più larghe intese fra Case costruttrici e Ditte esercenti di autoservizi, fra gli esercenti delle diverse regioni e fra questi e i diversi Enti che svolgono attività alimentatrici e complementari del traffico turistico e del turismo in genere. In secondo luogo, gli E. P. T., le Autorità e le gerarchie provinciali, in istretta collaborazione con noi, debbono ricercare e promuovere, ove se ne presenti l'utilità, la istituzione di nuovi servizi, per mettere sempre più in valore le nostre infinite risorse. In terzo luogo, dovremo particolarmente esaminare la possibilità di dar vita a nuove linee di traffico turistico con le Nazioni vicine. Realizzando maggiori ed amichevoli contatti tra i popoli, nasce quella diretta e personale conoscenza di uomini e di cose, che dà una maggiore comprensione reciproca, certamente feconda di utili intese ».

Il Dott. Crispo ha chiuso la sua rassegna ricordando come lo sviluppo degli autoservizi di gran turismo proceda parallelamente alla gigantesca opera di rinnovamento del Paese, realizzatasi con la sistemazione stradale ordinaria, col riassetto edilizio di molte città, coll'affermarsi di una Roma fascista, che desta l'ammirazione del mondo, col sorgere di centri di vita e di lavoro nelle desolate paludi dove imperava la morte, con la conquista di un impero e coll'affermarsi della nuova missione imperiale di Roma.

La conclusione degli importanti lavori è stata riassunta dal Presidente della Conferenza in un telegramma al Capo del Governo, col quale si annuncia che nel 1937 saranno esercite 430 autolinee, per un complesso di km. 54 000 e con l'impiego di 85 vetture nuove, di produzione nazionale.

ALI NEL CIELO

Il bilancio 1937-38 dell'Aeronautica Italiana.

E' stato recentemente approvato dal Consiglio dei Ministri il bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1937-38, il quale assegna al Ministero dell'Aeronautica la somma di lire 1.250.000.000. Il bilancio di previsione del precedente esercizio 1936-37 era di lire 970.389.500. Si è avuto così un aumento di lire 279.610.500, non considerando, naturalmente, i successivi stanziamenti effettuati durante il passato esercizio per le esigenze dell'A. O. I.

Nuovo bimotore da bombardamento « S. 79 B ».

L' « S. 79 B » è l'aeroplano ultramoderno per operazioni in grande stile di bombardamento e ricognizione lontana. Esso deriva dall'« S. 79» trimotore, che nel 1935 ha battuti 6 records mondiali di velocità su 1000 e 2000 chilometri con 1000 e 2000 chilogrammi di carico.

L'ala è monoplana, costruita in un sol pezzo, interamente in legno. La fusoliera è costituita da un'ossatura in tubi d'acciaio al cromo molibdeno saldati all'autogeno, con rivestimento in compensato nella sua parte dorsale ed in tela nel restante della sua superficie esterna. Il carrello di atterraggio è del tipo retrattile con comando idraulico ed a mano. I motori sono montati sui castelli mediante ammortizzatori elastici speciali di brevetto S.I.A.I. che impediscono il propagarsi delle vibrazioni alle strutture dell'apparecchio. Le eliche sono in duralluminio di tipo brevettato « Savoia Marchetti » a passo variabile in volo.

« S. 79 B. », MODERNISSIMO APPARECCHIO DA BOMBARDAMENTO E RICOGNIZIONE LONTANA

Principali caratteristiche dell'apparecchio:

apertura d'ala	m.	21,20
lunghezza	m.	16,20
altezza	m.	4,10
superficie portante	mq.	60,8
peso totale	kg.	9600
potenza a m. 4000	cv.	1800
velocità massima a m. 5000	km.h.	414
velocità crociera a m. 5000	km.h.	382
salita a m. 5000		15'40"
quota tangenza pratica	m.	8400

Concorso per 4250 specializzati d'aeronautica.

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per 4250 specializzati così suddivisi: motoristi 700; montatori 400; radiotelegrafisti 500; radioaerologisti 500; armieri-artificieri 550; elettricisti 800; fotografi 200; automobilisti 500; aiutanti di sanità 100.

Possono partecipare a tale concorso i cittadini italiani delle classi 1917, 1918 e 1919 iscritti ai Fasci Giovanili di Combattimento, di ottimi precedenti politici e morali, i quali contraggano la ferma di 30 mesi.

La domanda, in carta bollata da lire sei, deve essere indirizzata al Ministero dell'Aeronautica, Direzione Generale del Personale Militare, Roma, corredata dei documenti di rito.

Linea aerea Roma-Bologna.

E' allo studio l'organizzazione di una linea aerea fra Roma e Bologna. Il servizio dovrebbe iniziarsi nel prossimo aprile, epoca in cui si stabiliscono i servizi aerei estivi con apparecchi bimotori dell'« Ala Littoria» capaci di sei o sette posti. La linea permetterà una comoda partenza da Bologna circa alle ore 7,30, con ritorno a Roma per le ore 20 circa.

La nuova linea avvantaggerà anche il collegamento aereo fra Milano e Bologna, e fra Bologna, Bari e Brindisi.

Nuovi motori della nostra aviazione civile.

E' stato recentemente omologato al banco, dal Registro Italiano Navale ed Aeronautico, il motore Alfa Romeo 126/RC. 10 per impiego civile, derivato dal tipo militare 126/RC. 34. L'omologazione al banco è stata concessa per la potenza normale di 800 CV. a m. 1000 con 2300 giri al 1'.

Gli elementi caratteristici del motore 126/RC. 10 sono i seguenti: numero dei cilindri 9, a stella, raffreddati ad aria; diametro interno cilindri mm. 146; corsa mm. 190; cilindrata totale litri 28.628; peso motore nudo kg. 499; peso con collettore di scarico kg. 523; dimensioni d'ingombro in diametro m. 1,40, in lunghezza m. 1,30. Il consumo di carburante è di circa 240 grammi per CV/ora, alla potenza normale; quello del lubrificante si mantiene sui 10 a 15 grammi per CV/ora.

Nuove grandi linee aeree in Germania.

La Conferenza internazionale per la compilazione degli orari delle linee aeree ha recentemente tenuto alcune sedute in Berlino sotto la presidenza della Lufthansa germanica, alla quale hanno partecipato i delegati di 24 nazioni.

La Società di navigazione aerea Lufthansa ha progettato per la prossima estate la istituzione di nuove grandi linee di traffico aereo, fra le quali le più importanti sono: Monaco-Berlino-Stoccolma; Berlino-Königsberg-Stati Baltici-Helsinki, capitale della Finlandia; Monaco-Francoforte-Londra; Francoforte-Milano-Roma; Amburgo-Copenaghen; Amburgo-Londra; Amburgo-Amsterdam.

La Lufthansa impiegherà per queste sue linee internazionali gli aeroplani più perfetti dell'industria tedesca, quali lo « Junkers 52 », l'« Heinkel 111 » e lo « Junkers 86 ».

Collegamento rapido Francia-Réunion.

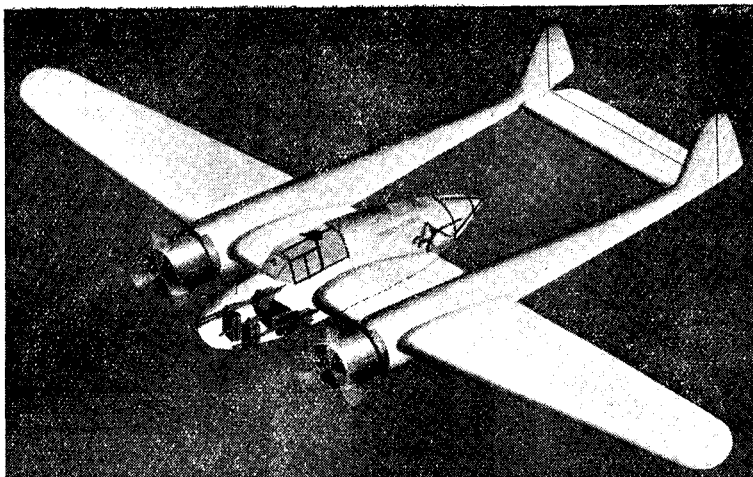
E' allo studio una nuova linea aerea rapida per stabilire un collegamento regolare tra la Francia e la lontana isola francese dell'Oceano Indiano di Réunion.

La rotta stabilita sarebbe: Marsiglia - Sirte - Cairo-Port Sudan-Gibuti - Mogadiscio - Tananarivo - San Pietro Réunion (Porto San Pietro).

Il «Fokker G. 1» biposto da attacco, da ricognizione e da bombardamento leggero.

Un nuovo apparecchio, interessante per la sua concezione e per le sue qualità, è stato recentemente realizzato dalla Casa Fokker di Amsterdam. Dotato di due motori Hispano Suiza 80-02, da 750 CV ciascuno, sviluppa una velocità massima, a 4420 metri di quota, di 470 chilometri orari. L'armamento è assai poderoso: presenta, infatti, due cannoni da 23 mm., della potenzialità di 400 colpi al minuto, due mitragliatrici brandeggiate, del calibro di 7,9 mm., con 1200 colpi al minuto, e infine due mitragliatrici fisse, simili alle precedenti. In caso di impiego come apparecchio da bombardamento, il « G. 1 » può portare 400 chili di bombe.

Caratteristiche principali dell'apparecchio:

apertura	m.	16,5	peso totale	kg.	4400
lunghezza	m.	10,3	velocità massima	km-h.	470
altezza	m.	3,57	salita a 4000 metri		6' 3"
superficie portante	mq.	35,7	quota tangenza pratica	m.	9000
peso a vuoto	kg.	3000	raggio d'azione	km.	1600

FOKKER BIPOSTO « G. 1 » DA ATTACCO, DA RICOGNIZIONE E DA BOMBARDAMENTO LEGGERO

Il monoplano da caccia « F. K. 55 ».

Il noto costruttore olandese Ing. Fredrick Koolhoven, che già ha creato una serie di velivoli di ogni tipo e potenza, ha recentemente costruito un monoposto da caccia, l'« F. K. 55 ».

L'Ing. Koolhoven, per combattere gli effetti dannosi della coppia di reazione dell'elica e dell'effetto giroscopico, ha ripreso per la sua macchina la soluzione che il nostro Ing. Castoldi ha applicato all'idrocorsa che portò Francesco Agello al primato mondiale di velocità.

L'« F. K. 55 » è infatti azionato da due eliche trattive concentriche, poste in tandem, vicinissime l'una al-

l'altra e ruotanti in senso contrario. Altra novità interessante dell'« F. K. 55 » è la postazione del motore: anzichè sistemarlo sul naso della fusoliera, come generalmente avviene, l'Ing. Koolhoven ha posto il suo motore nell'interno della fusoliera stessa, esattamente sul centro di gravità dell'apparecchio.

L'« F. K. 55 » è un monoplano con ala a sbalzo; la fusoliera ha la forma di un proiettile; l'alloggiamento del pilota è sistemato anteriormente e in cabina chiusa; il carrello retrattile dentro l'ala.

Armato di un cannoncino che spara attraverso l'asse dell'elica, e di due mitragliatrici piazzate sulle ali fuori del piano di rotazione delle eliche, l'« F. K. 55 » può volare ad una velocità massima di 520 chilometri-orari, con un'autonomia di 900 chilometri alla velocità di crociera.

Il volo a vela in Argentina.

Notevole sviluppo sta raggiungendo il volo a vela in tutto il territorio della Repubblica Argentina, dove nelle principali città sono sorti numerosi clubs di appassionati a tale sport. Recentemente, infatti, in località Escobar, presso Buenos Aires, due records nazionali, uno di distanza e uno di altezza, sono stati battuti dal pilota Ernesto Viguera, che è riuscito a coprire con un solo volo una distanza di 40 chilometri, alla quota di 1350 metri in 35 minuti.

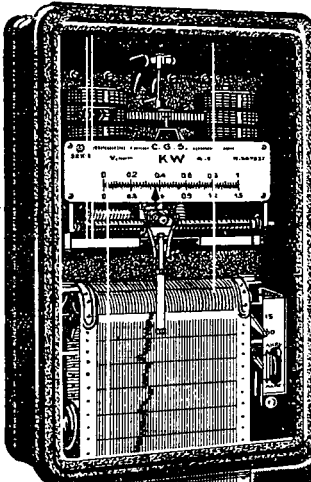
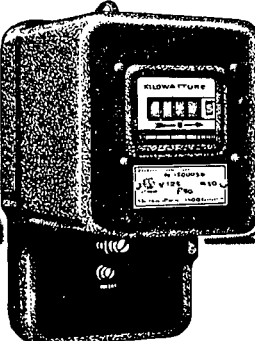
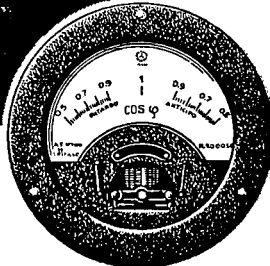
La corsa New York-Parigi.

E' stato pubblicato il regolamento della corsa aerea New York-Parigi, organizzata per commemorare il decimo anniversario del volo di Carlo Lindbergh. Questa gara, retta dal codice sportivo della Federazione Aeronautica Internazionale, è dotata dal Ministro dell'Aria francese di tre milioni di franchi francesi di premio.

La prova — internazionale ed aperta a tutti i tipi di apparecchi multimotori — avrà luogo a data libera fra il 1° ed il 31 agosto 1937. Tutti gli aeroplani dovranno essere muniti di apparecchio di telefonia senza fili emittente e ricevente.

La classifica sarà fatta nel modo seguente: 1° il concorrente che avrà nel miglior tempo effettuato il percorso in meno di ore 33,30', durata del volo di Lindbergh (premio: un milione e mezzo); 2° e 3° i concorrenti che avranno realizzato i migliori tempi inferiori alle 48 ore (premio: rispettivamente un milione e mezzo milione di franchi).

I concorrenti devono iscriversi all'Aero Club di Francia entro il 1° maggio 1937.

L'autogiro automobile.

Nell'intento di risolvere la difficoltà del volo privato, consistente principalmente nella distanza che intercorre fra l'aeroporto ed il centro della città, gli americani Geisse, Larsen e Stanley hanno costruito l'autogiro-automobile.

Questo nuovo apparecchio è sostenuto da un rotore a due pale e non ha alcun piano portante fisso. Col semplice sfilamento di due copiglie, le pale del rotore possono essere ripiegate all'indietro ed assicurate alla coda. Il motore, situato posteriormente alla cabina del pilota, ha 3 marce. Un lungo albero di trasmissione porta dal motore all'elica anteriore. Sull'albero di trasmissione vi è una giuntura che consente di staccare l'elica dal motore quando la macchina percorre le strade. Il pilota ed il passeggero siedono affiancati in una cabina di vaste dimensioni. Siccome la velocità di atterraggio è di poco più di km/h. 30 e la rullata di decollo è di soli 50 metri, possono essere usati per la manovra anche piccoli aeroporti.

La rete aerea dell'Africa del Sud.

Fra i Paesi che possiedono una perfetta organizzazione di trasporti aerei, può citarsi l'Unione del Sud Africa. Una fitta rete di aviolinee abbraccia la regione, che misura mezzo milione di chilometri quadrati, dall'ovest all'est, dal nord al sud. Le condizioni climatiche sono favorevoli al volo, e la navigazione aerea è divenuta un fattore vitale della vita economica nazionale.

E' oggi possibile effettuare un volo circolare nel territorio dell'Unione nello spazio di 32 ore, con pernottamento a Città del Capo. Il percorso totale del volo circolare raggiunge i 3200 km.

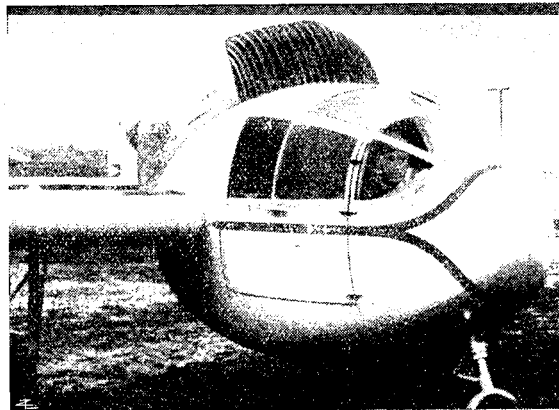
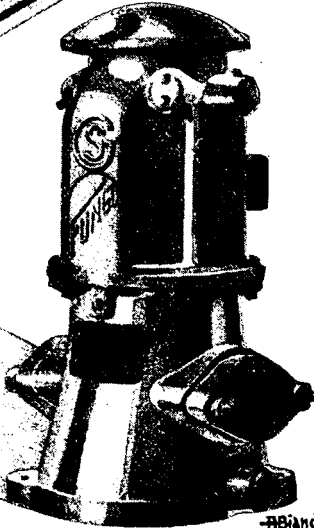
Durante il 1937 i servizi verranno ulteriormente perfezionati con l'adozione di un nuovo apparecchio « Junkers Ju. 86 » che permetterà di raggiungere velocità di crociera di oltre 320 km. orarî. Durante lo stesso anno l'« Imperial Airways » istituirà un servizio di idro fra l'Inghilterra e Durban (Natal), con un tempo di viaggio totale di 5 giorni.

Statistiche del traffico aereo brasiliano.

Il Dipartimento dell'Aeronautica civile ha pubblicato le statistiche del traffico aereo commerciale brasiliano del terzo trimestre 1936. La statistica mette in rilievo il notevole aumento del traffico rispetto al corrispondente periodo dell'anno 1935.

Nei mesi di luglio, agosto e settembre sono stati trasportati per via aerea in Brasile 9239 passeggeri, contro i 6607 dello stesso trimestre del 1935. Anche il traffico postale denunzia un notevole aumento, in quanto dai kg. 20.818 di posta trasportati nel 3° trimestre del 1935 si è passati a 30.746 nel terzo trimestre dell'anno scorso. Sempre nello stesso periodo sono stati volati complessivamente km. 1.205.960 in 6149 ore di volo.

L'« Uovo volante ».

Un nuovo strano tipo di aeroplano è stato costruito dall'americano Hayden Campbell. Questo apparecchio, che l'inventore ha battezzato l'« uovo volante », malgrado la sua grande fusoliera irrazionale, ha raggiunto, durante i voli di prova, la velocità di 190 chilometri orari. Il suo basso costo, 1600 dollari, farà di esso un apparecchio popolare.

Nuovo primato nella trasvolata del Nord America.

Il pilota americano Howard Hughes ha stabilito un nuovo record di velocità nel volo transcontinentale del Nord America, collegando Los Angeles e Newark in 7 ore 28' 27". Egli ha coperto il percorso di 3984 chilometri alla media oraria di km. 534.

Brolio
CHIANTI
Casa Vinicola
BARONE RICASOLI
Firenze

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 3 MARZO 1937 - XV E. F.

I GIARDINI DEL VATICANO

Diego Angeli aveva risposto cortesemente al nostro invito di scrivere per « Le Vie d'Italia », il seguente articolo su I giardini del Vaticano, *una delle più amene e insieme più caste bellezze di Roma, che egli vedeva con occhio di erudito e di poeta, quando la morte lo tolse alla famiglia, agli amici e alle lettere, a cui consacrò — con suprema dignità e intera dedizione — la vita idealisticamente operosa, come un sacerdozio. Semplice e candido come un fanciullo, fino al suo ultimo giorno custodì nel cuore un'ardente passione per l'arte e per la poesia. Apparteneva al piccolo numero di coloro che dimenticano se stessi per darsi irrevocabilmente a un ideale e servirlo tutta la vita. Deploriamo che la sua collaborazione alla nostra Rivista si concluda con questo scritto, in cui è diffuso un velo sottile di malinconia, quasi un inconscio presagio del suo tramonto.*

Per un artista del secolo XV, il giardino appariva molto diverso da come lo concepisce un contemporaneo. Invece di una imitazione della natura o — per essere più esatti — in luogo della riproduzione di un paesaggio addomesticatamente selvaggio, era un'armonia architettonica, ben ordinata, dove gli alberi, le piante e i fiori rimanevano sottoposti agli edifici eleganti, alle belle statue, alle fontane immaginose. Quel singolare breviario dell'estetica quattrocentesca che è il *Sogno di Polifilo*, ci dà tutta una serie di bei giardini, come poteva concepirli un architetto di quegli anni: cortili di marmo, coi pavimenti di mosaici rustici, con vasche di materie preziose, dove gli zampilli compivano i suggerimenti geometrici delle architetture; padiglioni le cui pareti erano adorne di stucchi e di bassorilievi; pergolati che servivano di pretesto a leggiadri edifici irreali. Le aiuole avevano forme di esagoni, di pentagoni o di quadrati, si aprivano fra lastricati marmorei, ed erano coltivate a erbucce odorose. I muri di cinta sostenevano qualche alberello a spalliera, i cui rami, sapientemente distesi dal giardiniere, formavano come un fregio di verdura. Qualche pianta più folta, in un vaso marmoreo disposto — in perfetta simmetria con altri — sopra qualche bella base istoriata. Il motto di quei giardinieri architettonici rimaneva pur sempre l'emistichio di Ovidio: *Materiam superabat opus*, perchè veramente essi cercavano dovunque i bei marmi di scavo, il porfido purpureo e l'africano variegato, il candore del marmo lunense, inquadrato dal bardiglio cupo di Serravezza. Questa ossessione della forma, questa supremazia dell'artificio sulla naturalezza fu spinta così oltre, che allorquando la regina Eleuterilide fa visitare a Polifilo le meraviglie della sua reggia, egli traversa un giardino in cui tutta la vegetazione — alberi, piante, foglie e fiori — è di vetro filato e colorato, poi entra in un labirinto acquoreo che lo conduce in un bosco le cui foglie ed i cui fiori sono di seta, fissati su steli d'oro, e piantati in cassapanche coperte di arazzi, sopra un pavimento di velluto. Di qui passa in un terzo boschetto, formato da cento arcate, entro ognuna delle quali è una statua con in fondo una piramide triangolare. Non starò qui a ripetere le altre meraviglie che dovette traversare Polifilo per ritrovare la sua allegorica Polia.

Ma la strana *Hypneratomachia* che il monaco Francesco Colonna pubblicò l'ultimo anno del secolo XV, e che un anonimo illustratore — Gian Bellini? Mantegna? Carpaccio? Sperandio?: tutti questi nomi sono stati proposti a volta a volta — ornò di elegantissime figure, è un curioso breviario estetico, dove sembrano racchiuse tutte le immagini del Rinascimento. Curioso breviario e, aggiungerò, indispensabile a chi voglia intendere certi atteggiamenti ideali di quel periodo. Perchè quasi tutti i giardini che noi abbiamo veduti nei quadri dei quattrocentisti, e che ci sono sempre sembrati come oziose figurazioni dei pittori, trovano la loro perfetta corrispon-

IL CASINO DI PIO IV, SEDE DELL'ACCADEMIA PONTIFICIA DEI NUOVI LINCEI. (*Fot. Vasari*)

denza nella prosa bizzarra di Francesco Colonna. E la trovano anche nella realtà di quei pochi giardini che di quell'epoca ci rimangono ancora, primo fra tutti — se non forse unico — quello dei Palazzi Vaticani. Il quale giardino, con i successivi ampliamenti, si potrebbe veramente chiamare l'antologia del giardinaggio italiano, perchè dal Belvedere — che fu iniziato da Nicola V intorno al 1450 — a traverso le aggiunte cinquecentesche di Pio IV, quelle barocche di Urbano VIII, quelle neoclassiche di Pio VI e quelle senza stile di Leone XIII, è giunto fino alle attuali modernissime aiuole, non certo fra le più belle.

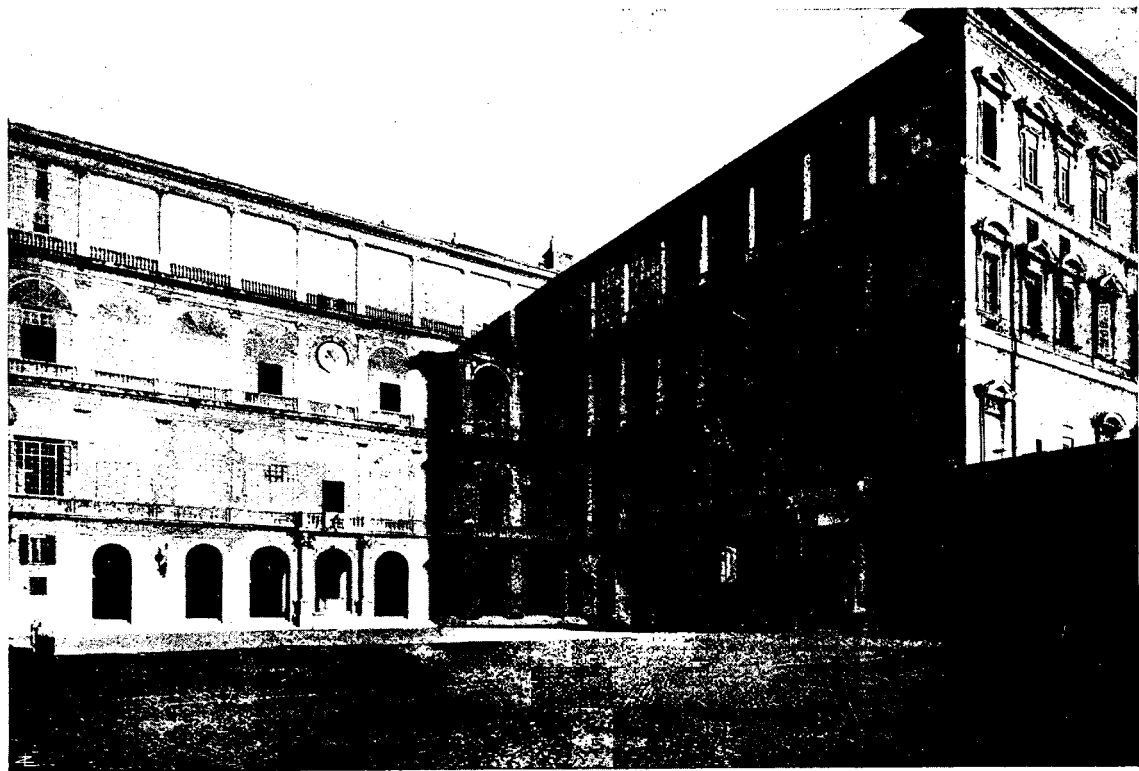
E il Belvedere di Nicola V e di Giulio II è ancora il perfetto esempio del giardino architettonico, fatto di edifici e privo di vegetazioni. Si tratta di una bella abside, che fronteggia i palazzi papali e che fu disegnata dal Bramante. Sotto di essa vi è la grande pigna di bronzo, che si vuole fosse un tempo sulla sommità del mausoleo di Adriano, e da un lato e dall'altro due pavoni di bronzo, che potrebbero avere la stessa provenienza. Gli uni e l'altra vi erano stati trasportati dal quadriportico dell'antica Basilica Vaticana, dove ancora appariscono nel disegno del Cavalieri, che è del 1575, e dove gli aveva veduti Dante, a cui la grande pigna bronzea aveva suggerito la viva immagine della testa di Nembrotto nell'ottavo cerchio dell'Inferno:

La faccia sua mi parea lunga e grossa
Come la pina di San Pietro a Roma...

Più tardi, nel secolo XVIII, continuando la tradizione che i nuovi modi e le mode novissime non avevano intieramente distrutta, fu trasportata in quello stesso luogo — che veniva detto « il giardino della Pigna » — la grande base marmorea della Colonna di Antonino, ritrovata nel 1705 dentro l'orto dei frati della Missione, a Montecitorio — sì che il così detto Belvedere più che un giardino appare a noi come un museo all'aria aperta. Bisogna dire che per l'eleganza dell' architettura bramantesca e per la giudiziosa disposizione di quei frammenti d'antiche sculture forma anche oggi un insieme pieno di leggiadra armonia.

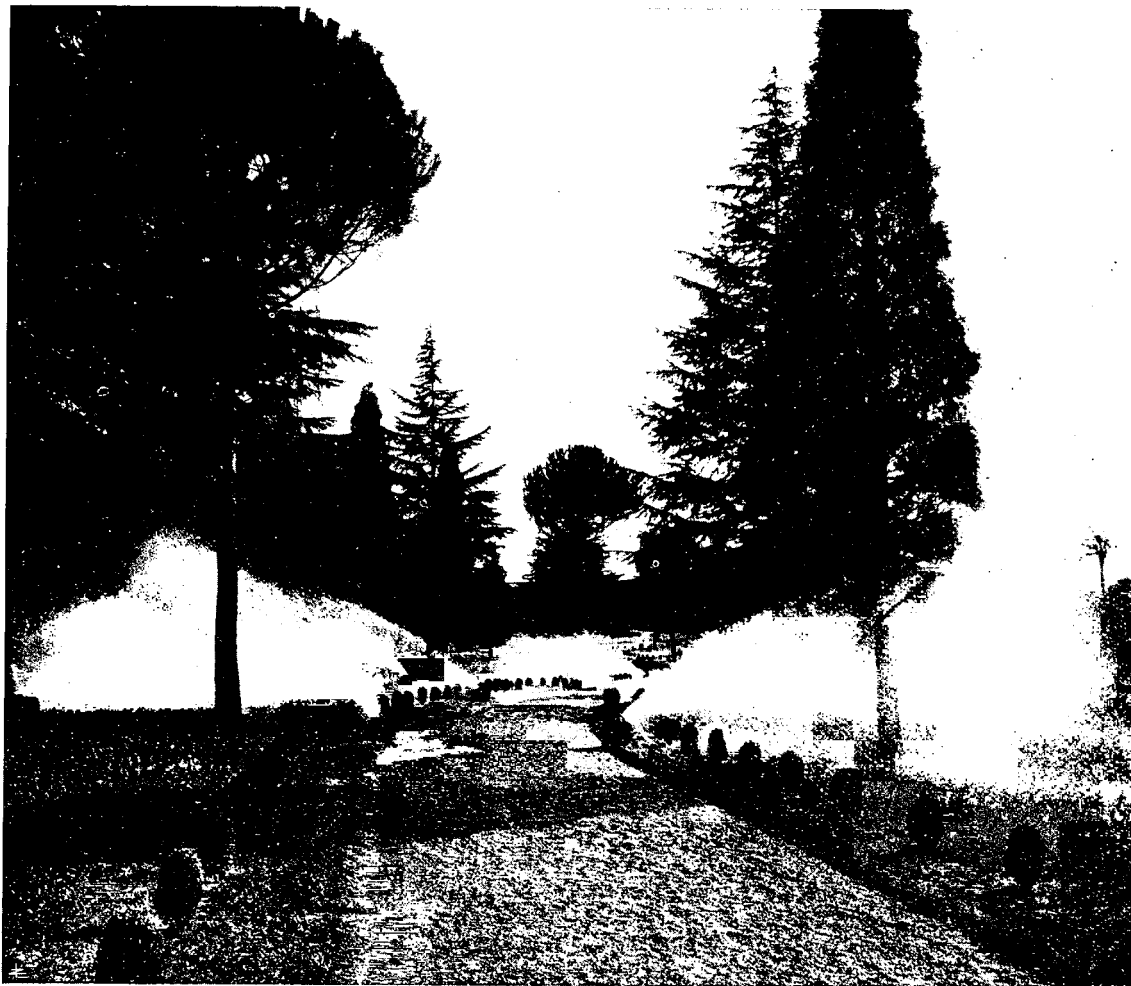
Del resto è bene notare un fatto che rimarrà fondamentale nei giardini romani. Quando, più

IL NINFEO DELL'ARMONIOSISSIMO CASINO DI PIO IV. *(Fot. Vasari)*

LA MAESTOSA CUPOLA DI SAN PIETRO, DAI GIARDINI. *(Fot. Alinari)*

IL CORTILE DI S. DAMASO, CIRCONDATO PER TRE LATI DAL PALAZZO VATICANO. *(Fot. Vasari)*

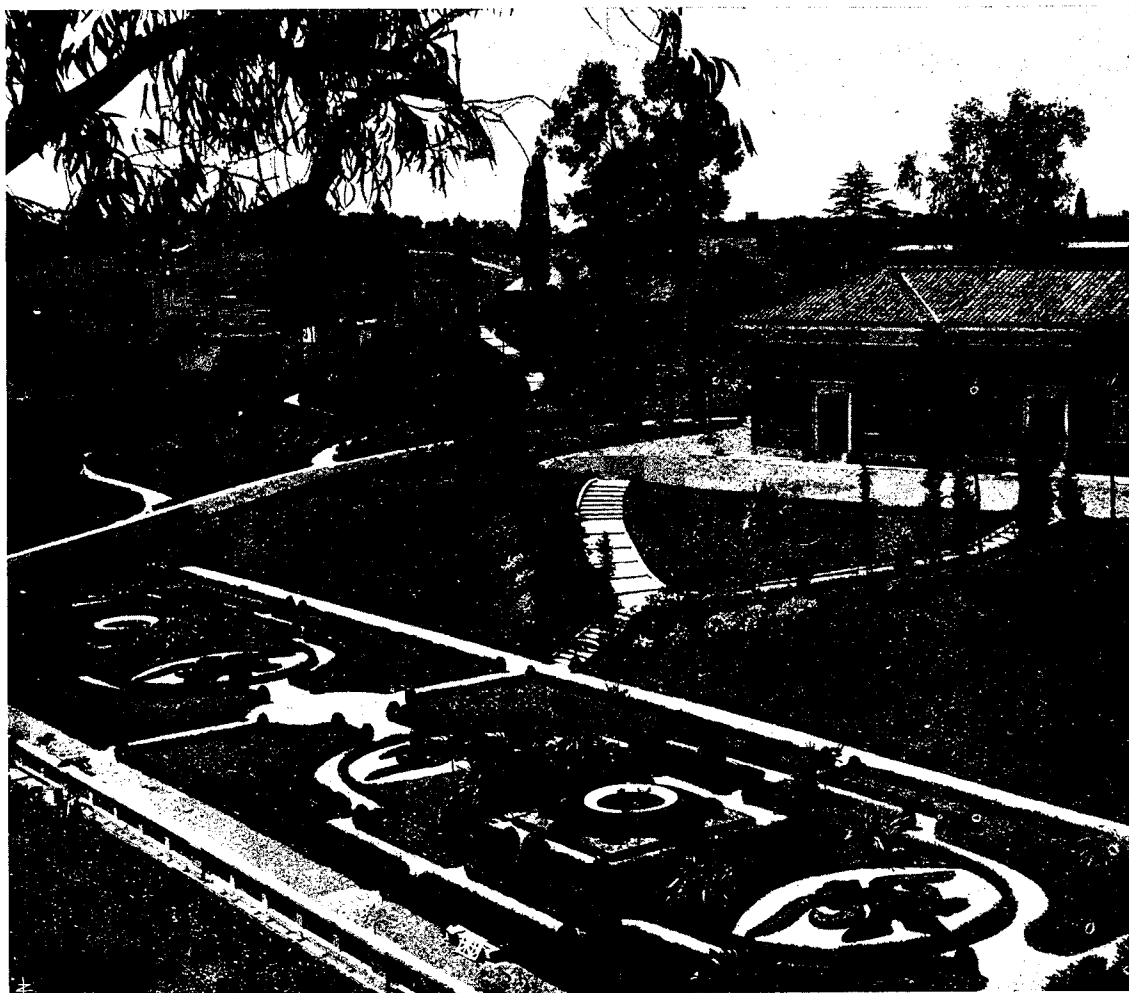
tardi, verso la fine del secolo XVI, cioè, si cercò di dare una più grande importanza all'elemento arboreo, il senso architettonico sopravvisse alle nuove tendenze. Non s'innalzarono più edifici di marmi e di mattoni, ma si crearono muraglie di verdura, in cui i lecci, i lauri e le mortelle mantennero la linea architettonica primitiva. I viali non furono — come nei grandi parchi settentrionali — limitati dagli alberi, ma si crearono grandi pareti di verde, come si vedono ancora a Villa Medici, a Villa Mattei e nei giardini vaticani. È uno spettacolo di bellezza che difficilmente può essere superato. Si direbbe che quelle immense pareti vive e pure immobili, immobili e pure tutte canore di canti, di voli e di fruscii misteriosi, cupe e pure qua e là ravvivate da qualche rosa d'ogni mese, spuntata timidamente ai loro piedi, si direbbe quasi che esse debbano isolare veramente dal mondo l'ieratico abitante di quell'*Hortus conclusus*. « I soli ospiti di quel giardino » — ha lasciato scritto Paolo Bourget, che ha sentito così schiettamente la poesia di Roma — « sembrano essere i numi di marmo sparsi qua e là fra quelle muraglie di verdura, rottami dell'arte pagana posti all'ombra della grande Basilica dalla fantasia dei papi del Rinascimento, per ordine di quel Leone X, forse, che tenne in quei giardini la sua corte di poeti squisiti e di gloriosi artisti. Sotto l'implacabile azzurro di un pomeriggio di giugno quel popolo di statue bianche aggiungeva a quella solitudine un passato grandioso e rovinato. Quelle immagini di Numi non avevano assistito, un giorno, alla caduta del loro Olimpo e del loro culto, per assistere oggi, testimoni muti, allo spossedimento del Vicario di Colui che li aveva detronizzati? Agli angoli dei viali, qualche grande urna, di marmo anche quella, disegnava la sua elegante sveltezza. Ai piedi di quelle muraglie si vedevano le alte erbe mosse dai soffi del vento, e più vive sul fondo quasi morto delle mortelle e dei lecci. Quelle piante giovani sembravano palpitare e come soffrire di essere imprigionate in quel recinto che è, infatti, una prigione — volontaria ma tanto più stretta e definitiva — ultimo lembo di terra che la natura lascia all'augusto vinto del Vaticano ».

Queste parole, Paolo Bourget le scriveva un mezzo secolo fa e da allora molte cose che sembravano sogni si sono realizzate e il mondo tutto è cambiato in una delle più sanguinose tragedie che ricordi la storia. Ma anche oggi i vecchi giardini vaticani continuano a vegetare sotto il cielo di Roma, coprendosi di nuove foglie ad ogni primavera, esalando tutti i profumi delle loro resine e delle loro linfe nei giorni ardenti d'estate, quando le fontane singhiozzano più amorosamente e centinaia di vanesse e di cavolaie palpitano sulle rose bengaline e sulle grandi ombrellifere che sanno di selvatico; rivestendosi

NEL FONDO, L'OSSERVATORIO ASTRONOMICO E L'ANTENNA DELLA STAZIONE RADIOTELEFONICA. *(Fot. G. Felici)*

MA ANCHE OGGI I VECCHI GIARDINI VATICANI CONTINUANO A VEGETARE SOTTO IL CIELO DI ROMA... *(Fot. Vasari)*

d'oro e di porpora nei crepuscoli tizianeschi dell'autunno, e sprofondandosi nella nebbia azzurrognola delle giornate d'inverno, quando i mobili fili della pioggia sembrano avvincere così tenacemente la nostalgia del passato alla tristezza dell'ora presente.

Ma di tutte le belle cose che adornano gli angoli più lontani e più misteriosi dei giardini papali, rimarranno pur sempre le fontane che appariscono all'improvviso in fondo a un cortiletto abbandonato o allo svolto di un viale che sembra non debba finir mai.

Perchè l'arte delle fontane è sopra tutto un'arte romana e pontificia. E si capisce. Già la regione vaticana si prestava meravigliosamente al moltiplicarsi di quelle mostre acquoree. Chiusa tra il Gianicolo e Monte Mario, limitata, per due lati, dall'ansa del Tevere, essa era sempre stata ricchissima di polle sorgive che scaturivano tra i sassi e i cespugli di quella vallata feconda. Ve ne erano forse troppe, tanto che a taluno parve che quella inesauribile abbondanza, alimentata da mille vene, potesse nuocere ai giacenti del sepolcreto vaticano. Il papa San Damaso — che regnò sulla cattedra di Pietro fra il 366 e il 384 di Cristo, in pieno secolo IV, cioè — temendo che tutta quell'acqua dovesse rovinare gli edifici che già sorgevano sul sepolcro di San Pietro, provvide a riallacciare le vene sparse e le condusse a una fontana, nel peristilio della Basilica, fontana che fu la prima delle molte che l'avrebbero seguita nel corso dei secoli. Di questa fontana primitiva rimane anche l'iscrizione dedicatoria, oggi murata nelle cripte di San Pietro. La dettò Damaso stesso, che fu nobilissimo poeta e si compiacque di esaltare la gloria dei martiri e l'origine delle opere d'architettura che veniva facendo un po' da per tutto. Artista compiuto, egli voleva che anche l'aspetto esteriore delle sue lapidi avesse una forma degna e per lui il calligrafo Filocalo aveva disegnato quei caratteri uncinati che sono proprî delle iscrizioni damasiane. Questa del Vaticano è formata da dieci esametri, che io ho tentato di tradurre

I QUALI GIARDINI... SI POTREBBERO CHIAMARE L'ANTOLOGIA DEL GIARDINAGGIO ITALIANO... *(Fot. G. Felici)*

I GIARDINI VATICANI DOPO UNA NEVICATA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

tenendomi il più possibilmente vicino all'oscura latinità del poeta:

L'acque accerchiavano il monte che lungo sottili meati
Infracidivano l'ossa e i corpi sepolti in quel luogo.
Damaso che ciò avvenisse non tollerò, nè che dopo
L'eterna pace, novelli dolori soffrissero i morti.
La molto grave fatica, superò l'opera immane;
Ch'egli ridusse la vetta del monte ad un vasto pianoro
E assiduamente scrutate le viscere occulte del suolo,
Quello che avevano l'acque sommerso ridusse all'aperto
E ritrovò la sorgente dispensatrice di grazia.
Quest'opera il fedele Levita Mercurio diresse.

Mille e trecento anni più tardi un altro papa umanista e poeta — Urbano VIII — essendosi scoperta una nuova sorgente nei giardini vaticani, volle che servisse ad alimentare una fontana che egli aveva fatto disegnare dal Bernini. E come questi, prendendo occasione dallo stemma gentilizio del pontefice — che era un Barberini — l'aveva adorna di uno sciame di api, volle che vi fosse inciso questo distico da lui dettato:

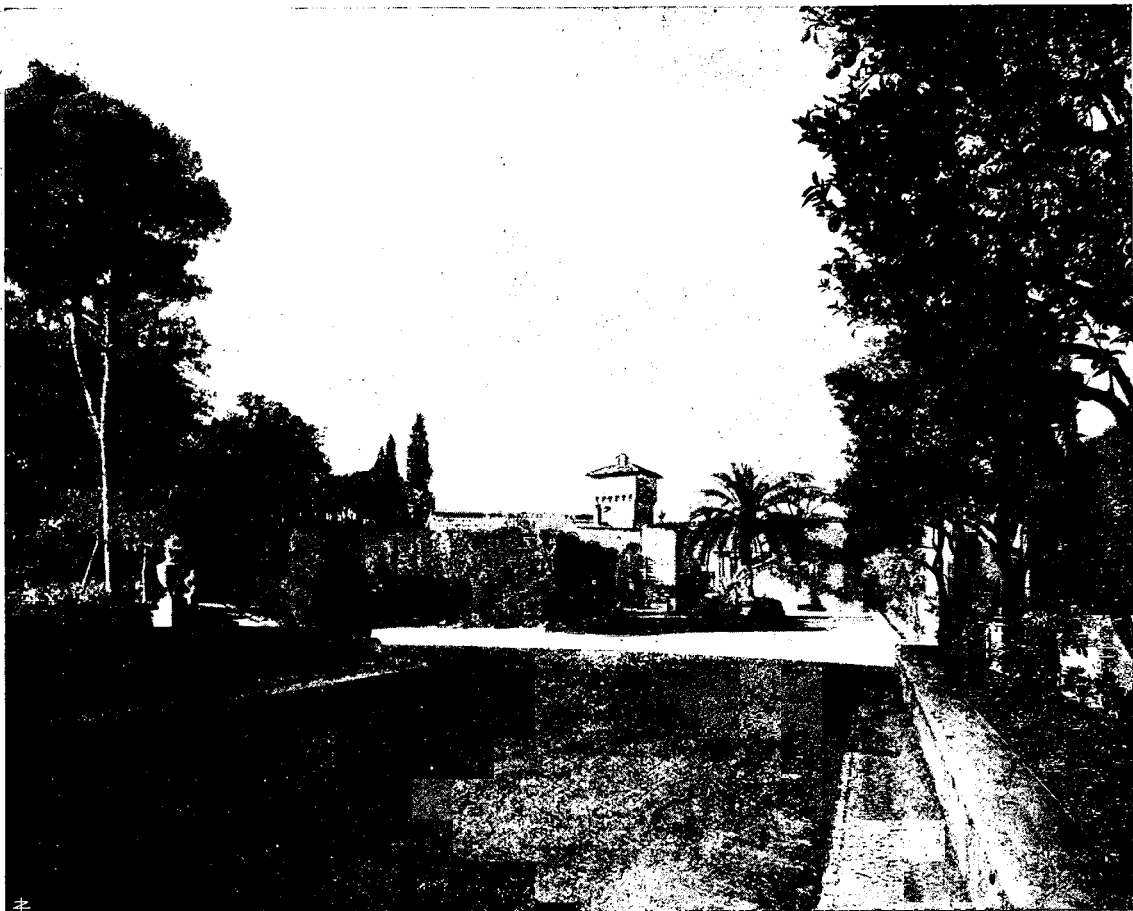
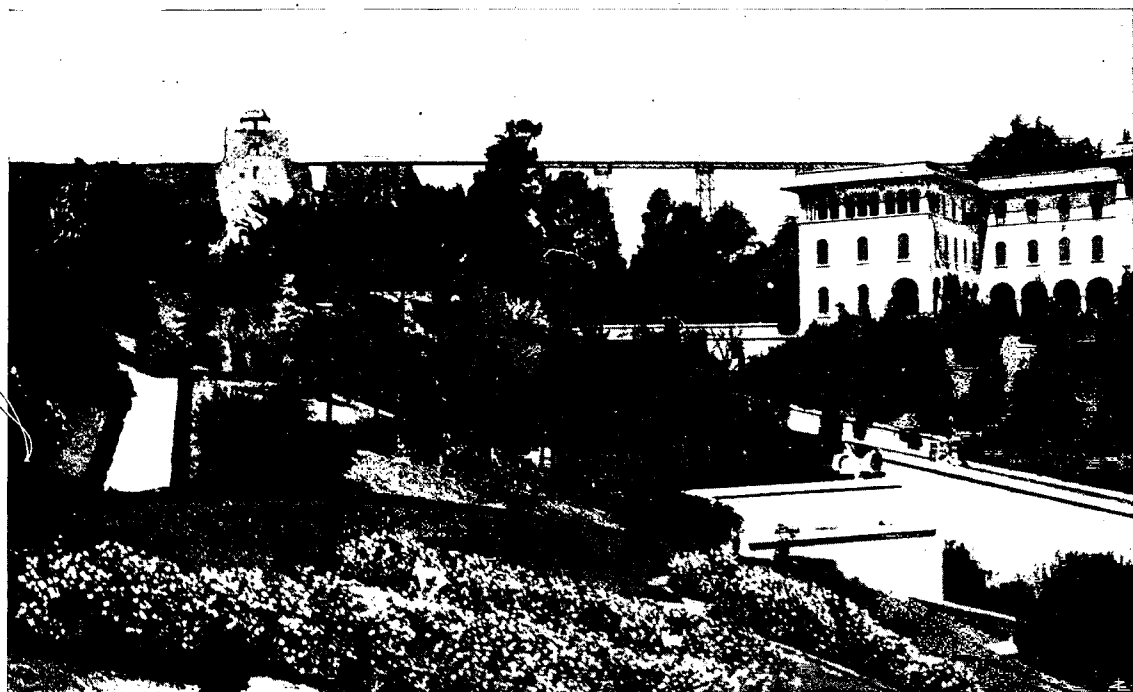
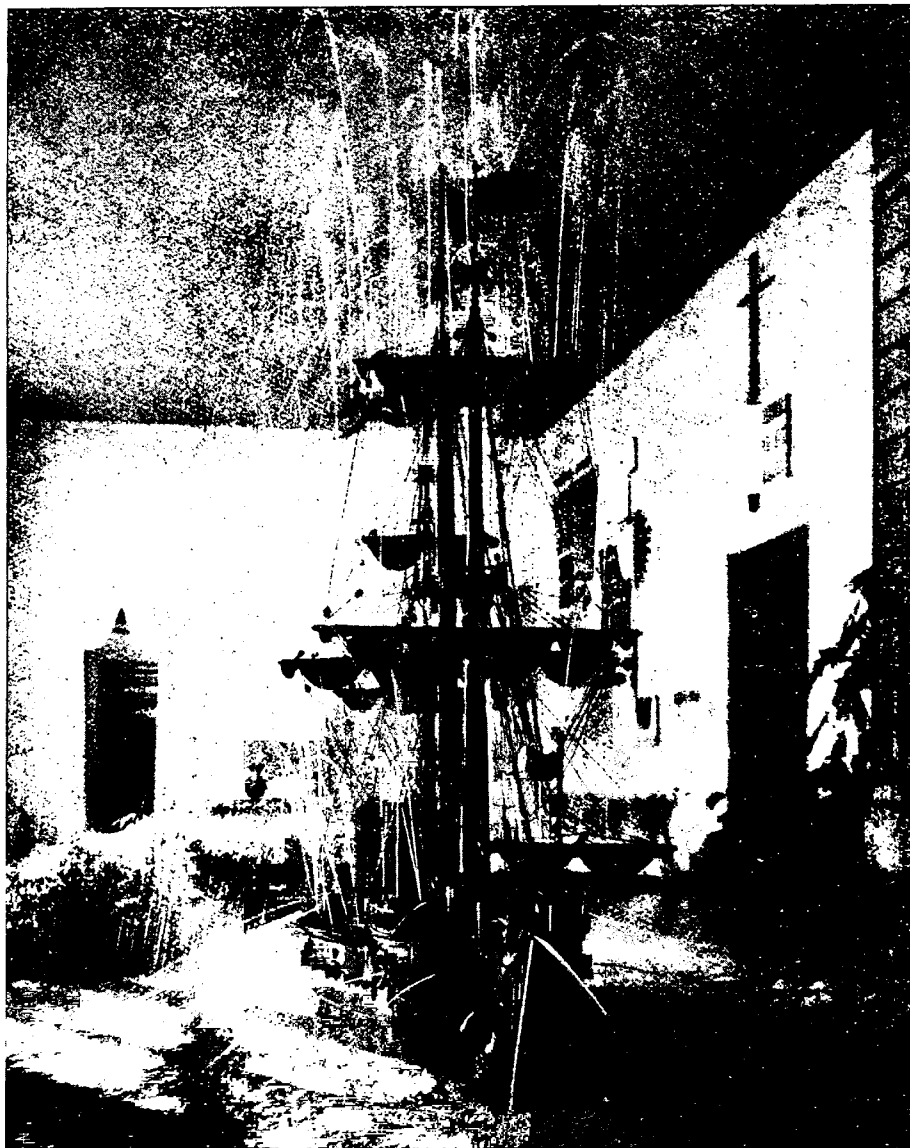
Quid miraris apem quae mel de floribus haurit
Si tibi mellitam gutture fundit aquam?

(A che stupir se l'ape distilla dai fiori il suo miele - Se da una vil grondaia sì dolce a te vien l'acqua?).

Bella tradizione romana, queste fontane canore, onde a traverso i secoli si parlano e si rispondono da un quartiere all'altro della città.

Del resto si potrebbe tracciare la storia dell'arte fontaniera di Roma solo descrivendo le fontane dei giardini vaticani. Da quelle così varie che Pirro Ligorio disegnò per il casino di Pio IV in pieno secolo XVI e che sono tutta una gloria di architetture eleganti e di statue leggiadrissime e di armoniosi zampilli; alle ultime più semplicemente architettoniche volute da Benedetto XV; a quella così pesante nel suo novecentismo teutonico dovuta allo scalpello dello Zimmermann per solennizzare — nel 1927 — il quarto centenario della Guardia Svizzera, tutte le tendenze, tutti gli stili e — aggiungerò — tutte le mode si sono sbizzarrite sotto i lecci secolari degli *Horti Vaticani*. Talune, anche, hanno un valore che si può chiamare archeologico e iconografico: quella detta della Zitella — per esempio — da una grande statua romana seduta in così pudico atteggiamento, che per molto tempo fu creduta l'effige di Lucrezia, moglie di Collatino; e quell'altra della Galera, che è la minuziosa e perfetta immagine in bronzo di un galeone secentesco, dove il Maderna ha riprodotto, con una fedeltà stupefacente, tutti i particolari della nave, sì che oggi è come un magnifico esemplàre di architettura marinaresca.

Tal'altre, poi, mantengono vivo il ricordo di epoche lontanissime, come il grande fontanone marmoreo che Innocenzo X fece costruire nel cortile di San Damaso, per convogliarvi le acque che per il primo il papa Damaso aveva disciplinato *magno cum labore* negli albori dell'èra cristiana.

Architetture di acque e di

IL VIALE DETTO DELLA ZITELLA, DALLA FONTANA OMONIMA. *(Fot. Vasari)*
IL PONTE IN FERRO CHE CONDUCE ALLA VECCHIA SPECOLA VATICANA. *(Fot. Morano-Pisculli)*

LA FONTANA DELLA GALERA, « MINUZIOSA E PERFETTA IMMAGINE IN BRONZO DI UN GALEONE SECENTESCO... ».

(Fot. Vasari)

... E NELLE PAUSE DI SILENZIO, SI ODONO CANTI DI UCCELLI E CHIOCCOLII DI FONTANE...

(Fot. Vasari)

ARCHITETTURE D'ACQUE E DI PIETRE, DI FOGLIE E DI RAMI, COSE FRAGILI... CHE SOPRAVVIVONO AI SECOLI...».

(Fot. Vasari)

pietre, di foglie e di rami, cose fragili che sembrano condannate dalla loro stessa essenza, ma che sopravvivono ai secoli e nella mutabile immobilità delle mura Leonine, si trasmettono di generazione in generazione i ricordi dei tempi che furono e che ritornano fatalmente con alterna vicenda.

Per questo, i giardini vaticani hanno un carattere tutto loro, che è pieno di poesia e di austerità. Essi non furono creati per le feste galanti di un qualche *embarquement pour Cythère*, nè i loro viali architettonici videro mai gli strascichi e i falpalà delle pastorelle arcadiche. La maggior parte dei visitatori di Roma non li conosce: oltre i bastioni di Urbano VIII, appariscono a chi dalla porta San Pancrazio discende ai Borghi lungo la Via delle Mura, come luoghi di mistero, che s'immaginano pieni di cose tanto più belle quanto più inaccessibili. Le cime dei grandi pini italici e le cupole oscure dei lecci, svettano oltre la muraglia di cotto, che al tramonto sembra coprirsi di sangue, e nelle pause di silenzio si odono canti di uccelli e chioccolii di fontane. E quello è veramente l'*hortus conclusus*, dove ogni sera nei bei giorni di sole un Vecchio avanza lento e solo fra questi armoniosi aspetti di natura, di arte, di storia, in cui ciascuno de' predecessori lasciò qualche testimonianza del suo passaggio sulla cattedra di Pietro, e dove anche Egli lascerà segni indelebili del suo pontificato, come altri ve ne lasceranno certamente i successori, a significare, nella perenne vicenda delle opere e dei giorni, la vivente eternità di Roma.

DIEGO ANGELI

NEL SECONDO CENTENARIO DELLA MORTE DI ANTONIO STRADIVARI

L'Italia vuol celebrata in quest'anno la ricorrenza centenaria della morte di Antonio Stradivari. Celebrazione ideale, quasi glorificazione simbolica, che la patria tributa ad un suo figlio, umile tra gli umili, vissuto tranquillamente e modestamente in una città di provincia, tra il Seicento e il Settecento; glorioso nei secoli per l'opera sua insuperata, ignoto quasi durante la sua vita mortale, di cui poco o nulla s'è potuto sapere, nonostante le affannose e diligenti ricerche compiute quando dalle opere insigni del celebre artigiano si volle risalire a indagare le vicende della sua vita, il progressivo elevarsi della sua arte. Mistero, o quasi, dunque, la vita del celebre liutaio, sebbene l'opera sua, già lui vivente, si fosse conquistata una fama mondiale: mistero — e mistero profondo — il modo col quale Antonio Stradivari poteva costruire quei prodigiosi strumenti che i posteri si contendono, perchè nulla mai di migliore seppe poi produrre alcun artefice, ancorchè e scienza ed esperienza offrissero ben più larghi mezzi di indagine e di prova, che non al tempo in cui il grande liutaio di Cremona irradiava per tutta Europa, non escluse le maggiori Corti, il prodotto della sua semplice bottega.

Convien dire che, se Antonio Stradivari dovette al proprio intuito, alla propria genialità l'aver superato e i liutai che prima di lui in Cremona s'eran dedicati alla costruzione degli strumenti ad arco, e tutti quelli che dovevano succedergli, egli tuttavia non era sorto dal nulla. La scuola cremonese di liuteria era già salita in fama prima di lui e si contendeva gli onori in una mirabile gara soprattutto con la scuola bresciana di Gasparo da Salò: e quando lo Stradivari iniziò l'opera sua, la breccia in Cremona era già gloriosamente aperta da quasi un secolo dalla celebre bottega degli Amati, la quale pure aveva prodotto istrumenti di gran pregio.

Antonio Stradivari, che era nato forse nel 1644 in Cremona — anche l'anno della sua nascita è incerto — non apparteneva a famiglia di liutai, ma doveva essere il capostipite di una stirpe celeberrima di costruttori d'istrumenti. Egli andò a bottega presso gli Amati, imparò il mestiere, lavorò assai, e diede ben presto segno di quella inconscia intuizione delle leggi fisiche, dalla quale doveva più tardi ottenere i suoi meravigliosi istrumenti, che per la loro bontà oscurarono non poco la fama dei suoi maestri, portando il nome della sua bottega nei più lontani paesi d'Europa.

Per quasi trent'anni lo Stradivari lavorò a indagare il segreto delle norme dell'acustica pratica. I suoi violini, già pregevoli agli inizi, subirono perfezionamenti continui. Instancabile nella ricerca, seppe far scomparire sempre più la materia vibrante, di fronte alla pura spiritualità del suono.

Così, dai primi violini dello Stradivari, che sono noti col nome di « amatizzati » e che risentono l'influenza della bottega in cui aveva appreso l'arte, si sale

C'E' CHI GIURA SULLA VERITA' DI QUESTO RITRATTO DELLO STRADIVARI, OPERA MEDIOCRE DI UN PITTORE GIALDINI.

su su alle supreme vette della perfezione: il genio via via si rivela, si libera da ogni imitazione. All'artefice umile, tanto umile da esser tentato di cambiare il proprio nome in quello di *Antonio Nihil* (Antonio Nulla), appare sempre più chiaro e nitido ciò che per gli altri, e tuttora per noi, è avvolto nel più tenebroso mistero. Le qualità del legno, la vernice, la forma della cassa, il ponticello, le famose « ff », il fondo, le incollature, e che altro mai dicono all'artigiano il segreto della loro influenza sulla sonorità dell' istrumento. E Antonio Stradivari tenta, ritenta, erra e corregge l'errore, si svia e poi riprende il suo cammino: intuisce (non v'è altra parola) quale debba essere la strada per salire in alto, sempre più in alto, finchè tocca quella che umanamente sembra inarrivabile e che invece l'umile artigiano di Cremona ha raggiunto: la perfezione.

La fama dello Stradivari ben presto oltrepassa i confini della patria. I violini, che nella bottega dello Stradivari si pagavano quattro luigi d'oro (circa novanta lire d' oro), aumentavano di prezzo in ragione della ricerca che ne facevano le Corti e i ricchi del tempo. E le ordinazioni piovevano, mentre il liutaio non si stancava di perfezionare sempre più gli stupendi prodotti della sua bottega.

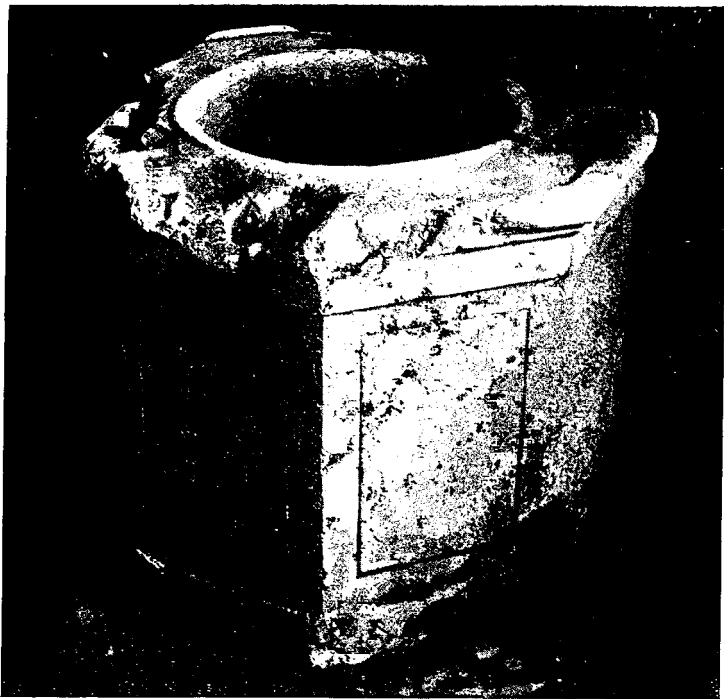
Furono prima le Corti di Ferrara, di Parma, di Mantova, di Milano che, più vicine a Cremona, subito riconobbero l'eccellenza dell'opera dello Stradivari e ne vollero gli strumenti: ma poi un banchiere veneziano ordina violini, viole e violoncelli da offrire al re Giacomo d'Inghilterra: un altro gli dà commissione di un quartetto pel re di Sardegna Vittorio Amedeo II: nel 1687 lo Stradivari eseguisce il quartetto per la Corte di Spagna, e due anni dopo, l'altro, pure famoso, per Cosimo II de' Medici, granduca di Toscana.

L'affluire del lavoro dà modo allo Stradivari di migliorare sempre più l'opera sua. L'uomo incolto, quasi analfabeta, continua indefesso nella ricerca e, senza l'ausilio di formule scientifiche, penetra il segreto della materia, e ne trae le più mirabili deduzioni. E' la risonanza del legno, la natura delle vernici, il modo di applicarle, la forma dell'istrumento? O che altro? Ciò che per ognuno è mistero, è per lui chiaro, lucido: egli vede la sua via e la persegue indefesso: vuol toccare il miglior risultato.

LA CASA DI STRADIVARI, NELLA EX PIAZZA DI SAN DOMENICO, COM'ERA NEL 1889, PRIMA DELLA DEMOLIZIONE.

E' questo il periodo aureo della produzione della celebre bottega, e va circa dal 1700 al 1737, anno in cui il grande artefice moriva, quasi centenario, in Cremona.

La forma dei violini assume, in questo periodo, anche maggiore eleganza, le curve sono più ampie, le vernici da rossastre divengono dorate e trasparenti, l'assieme è di maggiori dimensioni che non nei modelli costruiti nei primi anni.

Le date gloriose succedono alle date gloriose. Nel 1702, lo Stradivari costruisce due violini e un violoncello per il duca d'Alba: nel 1707 sei violini, due viole e due violoncelli per Carlo III, re di Spagna: nel 1715 il provveditore della musica del re di Polonia, per incarico del suo sovrano, ordina allo Stradivari dodici violini, e un anno dopo Lorenzo Giustiniani, patrizio veneto, vuole dallo Stradivari nient'altro che il miglior violino ch'egli sappia costruire, perchè s'inorgoglisce di poter possedere l'opera più insigne di un artefice così grande.

VERA DA POZZO CHE ESISTEVA NELLA CASA DI ANTONIO STRADIVARI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

In che consiste, dunque, il pregio di questi istrumenti, la loro inarrivabile perfezione? Da che cosa essa deriva? Alla prima domanda è facile rispondere, alla seconda è, almeno fino ad oggi, impossibile.

Se noi interroghiamo coloro che hanno avuto la ventura di suonare uno strumento dello Stradivari, sia esso violino, viola o violoncello, riscontriamo una mirabile unanimità d'impressioni. Si asserisce che, attraverso la voce dell'istrumento, l'esecutore riesce a tradurre tutta la propria individualità. Il suono nobile, puro sembra quasi si liberi dalla materia legnosa di cui l'istrumento è costituito. Uno « stradivario » non è che voce, dolce e potente al tempo istesso, voce sensibile a tutte le vibrazioni dell'anima dell'artista che lo suona: esso si piega ad ogni più sottile esigenza dell'esecutore, e così avviene che il suo suono pieno, soave e brillante, rispecchi in certo modo l'individualità dell'artista, poichè lo « stradivario » è sensibile ai diversi metodi di produrre il suono e canta così come lo fa cantare il temperamento di chi lo tocca. Si verifica allora la più intima fusione tra l'artista e l'istrumento: scompaiono l'uomo e il violino, per idealizzarsi nel fascino purissimo dell'arte.

Gli strumenti dello Stradivari si distinguono da quelli degli altri liutai, non esclusi quelli degli Amati, dai quali lo Stradivari derivò la propria arte, per la mirabile conciliazione di qualità che sembrano antitetiche. Lo « stradivario » ha robustezza, brillantezza, pienezza di suono e nello stesso tempo può raggiungere dolcezze e delicatezze insuperabili: talchè esso riesce ottimo per la musica da camera e ottimo per concerto, anche là dove il violino deve contrastare una massa orchestrale.

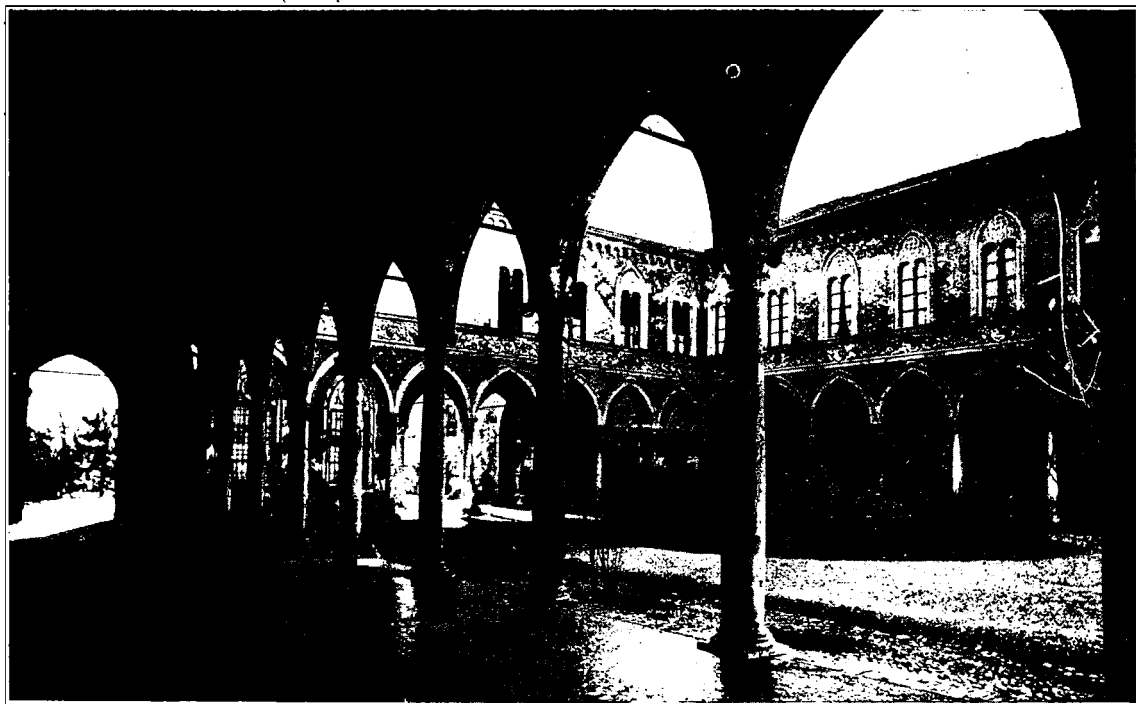
Ma, ripetiamo, da che cosa deriva tanta eccellenza? Ormai da due secoli si indaga inutilmente su questo argomento, ma il mistero resta ermetico e resiste ad ogni ricerca.

Come abbiamo detto, si sono attribuite le qualità dello « stradivario » volta a volta alla natura del legno, alla qualità della vernice, alla forma dell'istrumento. Ogni ipotesi però fu smentita dalla pratica.

Si copiarono le dimensioni: inutilmente. Si usarono gli stessi legni che lo Stradivari aveva usato; ancora inutilmente: anzi, si venne a sapere che molto spesso lo Stradivari faceva dipendere la qualità del legno dalla misura del compenso pattuito e dal materiale che aveva in magazzino. Si esaminarono chimicamente le vernici, e non fu difficile alla tecnica moderna il riprodurle: sempre inutilmente.

E allora si vagò nel campo delle ipotesi, soprattutto attribuendo l'eccellenza dei violini dello Stradivari ad elementi che oggi non sono esattamente riproducibili o dei quali non è stato possibile aver notizia alcuna.

Prevalentemente ci si è fermati sulla vernice, perchè si è rilevato che dalla vernice dipende anche oggi la correzione o il miglioramento delle qualità di un violino. L'istrumento deve poter vibrare liberamente. Ma un violino non verniciato vibra « troppo » liberamente: è aspro, ruvido: la vernice modifica la sensibilità del legno; e fa divenire il suono duro, metallico o dolce. D'altra parte, non sembra che lo Stradivari avesse a disposizione materie diverse da quelle che usavano i liutai suoi contemporanei. E perchè, allora, violini eguali a quelli dello Stradivari, appartenenti essi pure alla scuola cremonese, costrutti nello stesso periodo di tempo, non raggiungono il pregio di quelli dello Stradivari?

Molto probabilmente lo Stradivari doveva aver un suo modo di manipolare la vernice e soprattutto un suo modo di applicarla. I suoi contemporanei usavano pure vernici composte di gomma, olio e materie coloranti, ma ogni costruttore di violini aveva le proprie vedute per quanto riguardava le proporzioni delle varie ma-

SOPRA: IL CORTILE DEL PALAZZO TRECCHI, SEDE DELLA FIERA D'ARTE ANTICA. - SOTTO: IL PALAZZO DI CITTANOVA, DOVE VERRA' ORDINATA LA MOSTRA DI LIUTERIA ANTICA.

terie e soprattutto il modo di applicare la vernice. Lo Stradivari forse non ebbe a sua disposizione una vernice migliore delle altre, ma seppe usarla in modo da superare tutti i concorrenti.

Certo è che l'essenza intima della bontà degli «stradivari» costituisce tuttora un mistero: idee in proposito se ne possono vantare parecchie, e di quando in quando sorge qualcuno ad affermare di aver sollevato il fitto velo che ci nasconde il segreto: ohimè! il velo ricade assai presto. E ci persuadiamo di non saperne nulla. Neppure superficialmente conosciamo il « perchè » dell'eccellenza raggiunta. L'essenza stessa dell'istrumento è ricca di incognite: perchè, per esempio, uno « stradivario » che da tempo non venga usato ha diminuite le sue qualità di suono e le riacquista solo dopo che esso viene rimesso in uso? Esiste forse entro l'istrumento un genietto permaloso che si adonti della trascuranza usata verso un capolavoro?

LE RIGHE 15a E 16a DI QUESTO ROGITO, TROVATO NELL'ARCH. DI CREMONA, SONO DI PUGNO DELLO STRADIVARI.

Secondo i biografi dello Stradivari — principalmente i fratelli Hill di Londra dedicarono al grande Cremonese una monografia diffusissima, nella quale si può ritenere sia detta, per ora, l'ultima parola in argomento — il grande liutaio avrebbe costruito 1116 strumenti.

Giunti a noi in numero relativamente esiguo, oggi, grazie alle minuziose indagini compiute, sono catalogati e seguiti nei loro trasferimenti.

Parecchi di questi strumenti sono presso musei, o ricchi, che li custodiscono gelosamente nelle loro ben munite bacheche e si tengono paghi di udirne la voce quando la buona ventura avvicina a loro qualche celebrità dell'arco. Altri di questi meravigliosi strumenti sono anche nelle mani dei più celebri concertisti, che oggi se li contendono a peso d'oro. Così il nome dello Stradivari è associato a quello dei più grandi artisti del passato e del presente: Paganini, Habeneck, Wilhelmi, Sarasate, Ysaye, Joachim, Vecsey, Kubelik, Hubermann e non so quanti altri.

Si comprende che, in ragione della sempre maggiore rarità di questi strumenti sul mercato — di quando in quando se ne ruba qualcuno e per molti anni se ne perde la traccia — il loro valore sia andato continuamente aumentando.

Se Antonio Stradivari, come abbiamo visto, si accontentava di costruire uno dei suoi violini per quattro luigi d'oro, già alla fine del secolo decimottavo gli « stradivari » si pagavano sulle 500 lire e ai primi del secolo decimonono toccavano le 5000 lire. In quel tempo gli « stradivari » avevano già ciascuno un nome, col quale passarono alla posterità e furono seguiti nelle loro peregrinazioni, di luogo in luogo: abbiamo il «Delfino» celebre per la ricchezza e la varietà di tinte della sua ver-

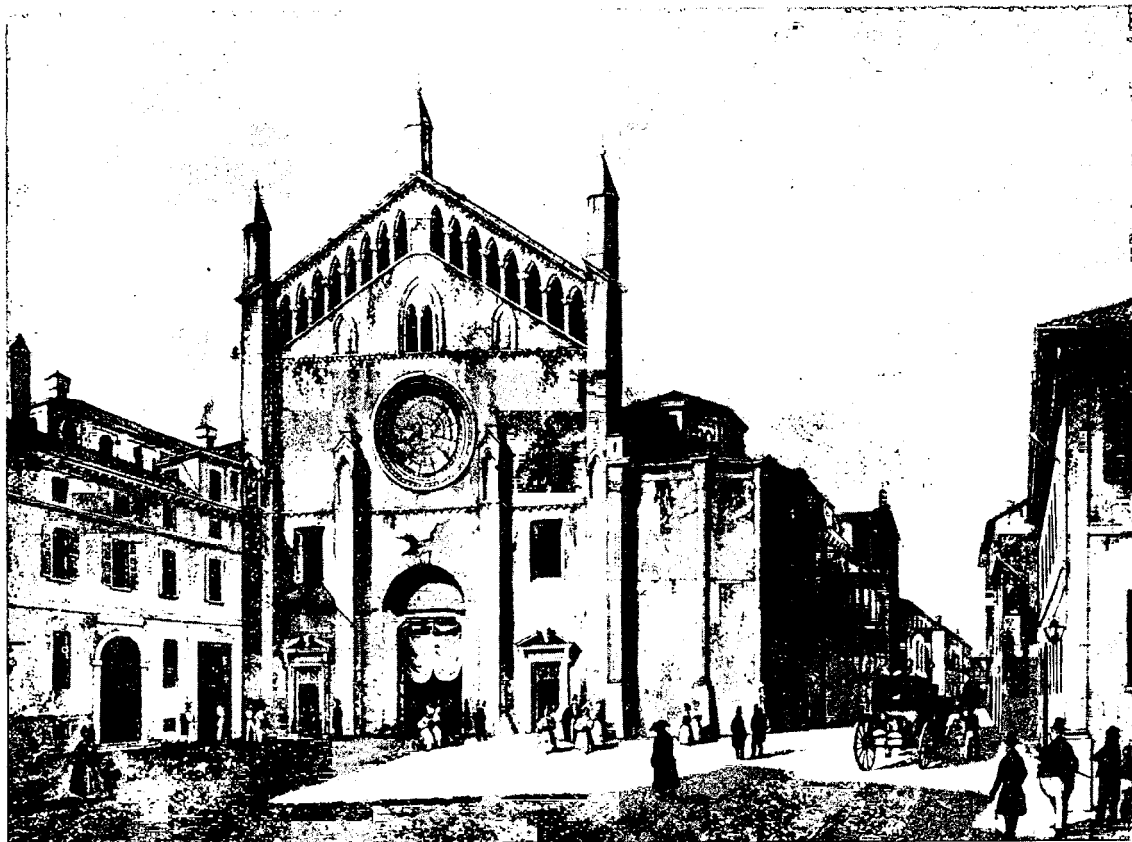
ANTONIO STRADIVARI: TERRACOTTA DEL PROF. MICHIELI, CUSTODITA NEL MUSEO CIVICO DI CREMONA.

QUESTO QUADRO, DIPINTO MOLTI ANNI OR SONO DAL PITTORE HAMMAN, VUOL RAPPRESENTARE LO STRADIVARI. SI TRATTA DI UN RITRATTO DI FANTASIA, MA L'OPERA E' BELLISSIMA E LA FIGURA DEL GRANDE LIUTAIO E' RESA CON NOBILTA' DI ESPRESSIONE.

nice, il « Messia », del 1716, uno dei più famosi; il « Cigno », l'« Imperatore », l'« Ercole », il « Superbo » e così via.

Ma l'ascesa dei prezzi non doveva arrestarsi più. Un Milanese, Luigi Tarisio, verso il 1850 corse l'Italia, incettando strumenti antichi, spesso a vil prezzo. Uomo di scarsa cultura, ma di grande pratica, era egli eccellente conoscitore e raccoglieva, coll'amore del collezionista, numerosi strumenti nella stamberga in cui poveramente viveva. Molti strumenti furono da lui venduti a Parigi ed in altri centri d'Europa: tra questi, parecchi « stradivari », oltre ad altri violini di celebri autori. Alla sua morte si trovarono nella sua stanza numerosi istrumenti, e tra questi non pochi capolavori dello Stradivari. Un liutaio parigino, il Vuillaume, si precipitò a Milano e potè acquistare tutto a bassissimo prezzo.

Alla metà del secolo scorso il valore di uno « stradivario » si aggirava sulle 25.000 lire: ma già nell'anteguerra si raggiungevano e si oltrepassavano le cinquantamila. Oggi si parla di mezzo milione, ma la cifra è puramente nominale. Chi vuole uno « stradivario », se riesce a scovarlo, deve pagarlo a prezzo d'affezione. Anche se taluno di questi istrumenti è assicurato contro i furti per la somma di un milione, come è il caso per qualche esemplare, nessuna somma può compensare la perdita di simili capolavori, e si comprende che qualsiasi prezzo ha carattere esclusivamente indicativo.

In minor numero dei violini sono le viole ed i

LA PIAZZA DI SAN DOMENICO. AL LATO DESTRO DELLA CHIESA, LA CAPPELLA DEL ROSARIO OVE EBBE SEPOLTURA ANTONIO STRADIVARI.

violoncelli dello Stradivari, ma anche questi ricercatissimi: il loro valore, se non lo supera sempre, non è certo inferiore a quello dei violini.

Abbiamo detto che di Antonio Stradivari assai poco si sa e che il suo nome ci appare quasi mitico, il mito del genio artigiano, che doma la materia e la rende schiava dello spirito. Fortunatamente, che non si tratti di un mito, ma di una gloriosa realtà, ci avvertono non solo le mirabili opere sue, ma quella raccolta Salabue, di cui Cremona è riconoscente al conte Cozio di Salabue e che è orgoglio di quel Museo civico. Il conte Cozio di Salabue, amoroso collezionista, aveva un tempo raccolto istrumenti — tra questi il celebre « Messia » — disegni, cimeli, attrezzi di lavoro appartenuti ad Antonio Stradivari. Oggi, grazie alla generosità del liutaio londinese Fiorini, quei cimeli, che avevano trasmigrato all'estero, sono ritornati alla città di Cremona, unica testimonianza dell'attività del suo celebre figlio.

Null'altro di lui rimane: non la casa in cui visse e lavorò; non la tomba, andate distrutte l'una e l'altra nelle vicende della città. Chi dunque si aggira per le vie e le piazze di Cremona in cerca di qualche cosa di concreto e di materiale che lo ricordi a noi e ai posteri, sarà deluso di non trovarvi nulla. Ma la sua gloria parla ai posteri attraverso le sue meravigliose opere. E Cremona, con le feste a cui si prepara, durante le quali i maggiori concertisti del violino si avvicenderanno nel far udire la voce superba dei più famosi « stradivari », dirà ancora una volta al mondo la gloria di quell' artigianato italiano, che produsse in umiltà tante meraviglie, ed affermerà la grandezza del genio della stirpe, grandezza insuperata e inutilmente invidiata.

CESARE ALBERTINI

LA COSIDETTA « VIOLA MEDICEA ».

FERVORE DI OPERE E APPORTO DI CIVILTÀ IN A. O. I.

(Fot. G. Vota - Febbraio XV)

LA CHIESETTA EDIFICATA IN MEMORIA DEI CARRISTI CADUTI A DEMBEGUINA'.

IL MERCATO COPERTO DI BARENTU'.

LA CASA DEL FASCIO A TESSENEI.

LA RESIDENZA DI TESSENEI.

LATO ORIENTALE DELLE ISOLE PONTINE: PONZA E ZANNONE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

UNA NUOVA RISORSA MINERARIA ITALIANA
LA BENTONITE

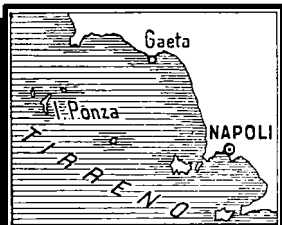
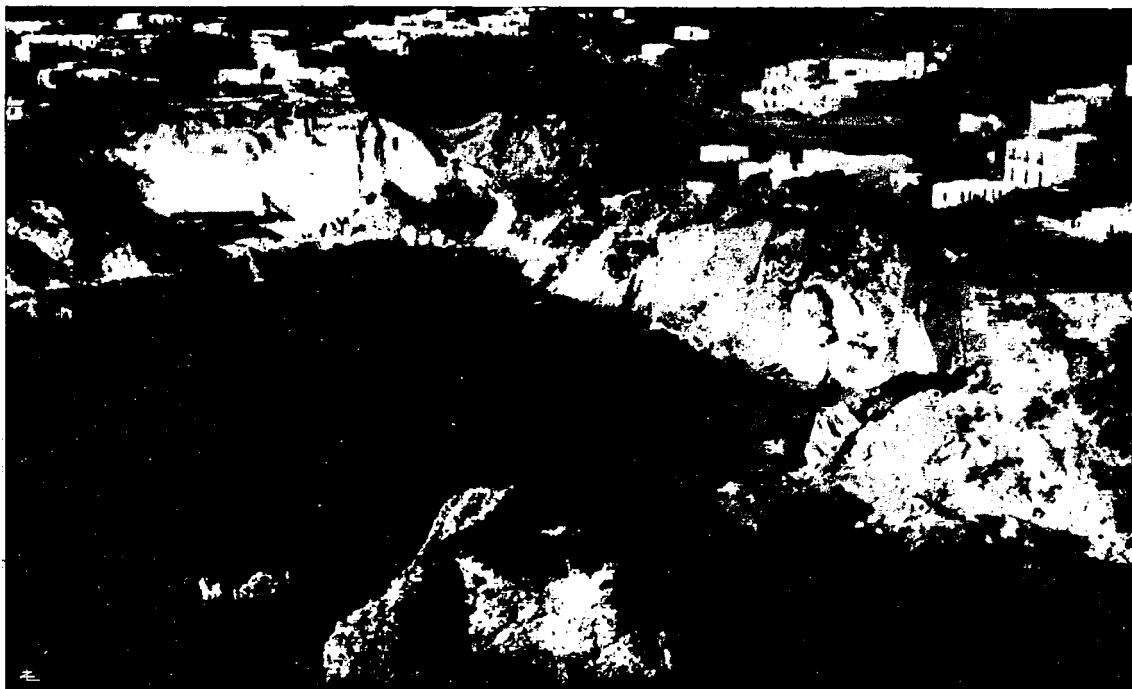
L'ingegnere chimico minerario dottor Francesco Savelli, della « Società Anon. Mineraria Isole Pontine », dopo avere, pochi mesi prima, scoperto nell'isola di Ponza, a conclusione di lunghi studi geologici e geofisici, un giacimento di Bentonite, fino allora considerata inesistente in Italia — il 25 novembre 1935, all'indomani, si può dire, della proclamazione dell'assedio economico — iniziava tutta una serie di lavori di attacco al giacimento, per individuarne bene la consistenza, allo scopo di stabilire la possibilità, o meno, di sostituire, sia pure in parte, con materiale nostro, il minerale che l'Italia era costretta ad importare dagli Stati Uniti d'America.

I lavori di attacco procedevano con ritmo febbrile. Quaranta operai vi erano addetti. Le rocce dell'isola, specie in località « Cala dell'Acqua », lato sud-ovest, furono lacerate, saggiate e forate in profondità, con una rete iniziale di gallerie di 50 metri: 4 pozzi, 10 gallerie, 7 trincee, su un fronte di circa 2 chilometri. I laboratorî chimico e fisico di « Materie Prime d'Italia », in Roma, prelevano campioni e procedono a 30 analisi, a 24 prove fisiche, a 36 microfotografie, ad alcune prove termiche. Rilievi geosismici e magnetometrici, fotografie, riprese cinematografiche, disegni, completano l'attacco — che chiameremo in forze — al giacimento, finchè dal complesso di tutta l'opera intelligente e fervida dei nostri ingegneri risultò accertata una prima consistenza iniziale, assai incoraggiante, di ben 300.000 tonnellate di Bentonite compatta ed omogenea, quale raramente era dato constatare nei pochi consimili giacimenti del mondo.

La vittoria si delineò, dunque, completa e decisiva.

Che cos'è e a che serve la Bentonite

Per chiarire il valore e la portata della scoperta ed i vantaggi economici che essa apporterà alla Nazione occorre illustrare, almeno fugacemente, le principali caratteristiche di questa nuova risorsa mineraria italiana, senza però addentrarci nella sua complessa struttura chimica e geologica.

Diremo, dunque, che la Bentonite, la quale ha

INSENATURA « CAVA DELL'ACQUA » DOVE IMBOCCANO I CANTIERI DELLA MINIERA DI BENTONITE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

una storia recentissima, è un allofanoide di combinazione silice-allumina-acqua, del gruppo delle pirofilliti, il quale rappresenta la forma più pura delle argille - caolini, superandole enormemente per la sua straordinaria plasticità.

Caratteristica è la varietà — diremo meglio la metamorfosi — della sua colorazione. Di color chiaro, fra crema e verde olivo, all'atto dell'escavazione, bagnata diventa rosa, bruna o nera, a seconda della stratificazione; cotta, diviene bianca. La roccia madre è un tufo di origine sottomarina, di natura ortoclasica, che si presenta in geminati aggregati ed in grossi individui cristallini.

La Bentonite fu considerata materia trascurabile fino all'anno 1923, e solo dopo questa data si cominciò a parlare, negli Stati Uniti d'America, delle sue applicazioni. Successivamente, illustri chimici minerari inglesi, tedeschi ed americani ne studiarono l'impiego industriale, che dette risultati sorprendenti, ed il necessario sfruttamento; ma fino al 1933 l'unico importante giacimento noto era quello del Nord-America. Nel 1934, la Bentonite varcò l'Oceano e giunse fino a noi, per essere accuratamente studiata dalla Ceramica Richard-Ginori e da altre industrie, le quali tutte la riconobbero di ottimo rendimento. Purtroppo, però, il suo prezzo di acquisto e le spese di trasporto erano iperbolici, per cui la sua importazione dava luogo ad una non lieve esportazione all'estero del nostro oro.

Innumerevoli sono le applicazioni della Bentonite, la quale, grazie alla sua sorprendente plasticità ed ai suoi molti derivati, si dimostra capace di risolvere problemi talvolta spinosi e di capitale importanza. Essa, infatti, viene usata principalmente:

1) come perfetta carica e collante nelle carte da stampa e speciali;

2) come plasticante e costituente fondamentale nella ceramica, porcellana, isolatori elettrici, grès fino;

3) come appretto e collante nei tessuti, specialmente cotonieri;

4) come eccipiente nelle emulsioni in genere ed in quelle bituminose in particolare;

5) come plasticante nell'industria dei refrattari speciali;

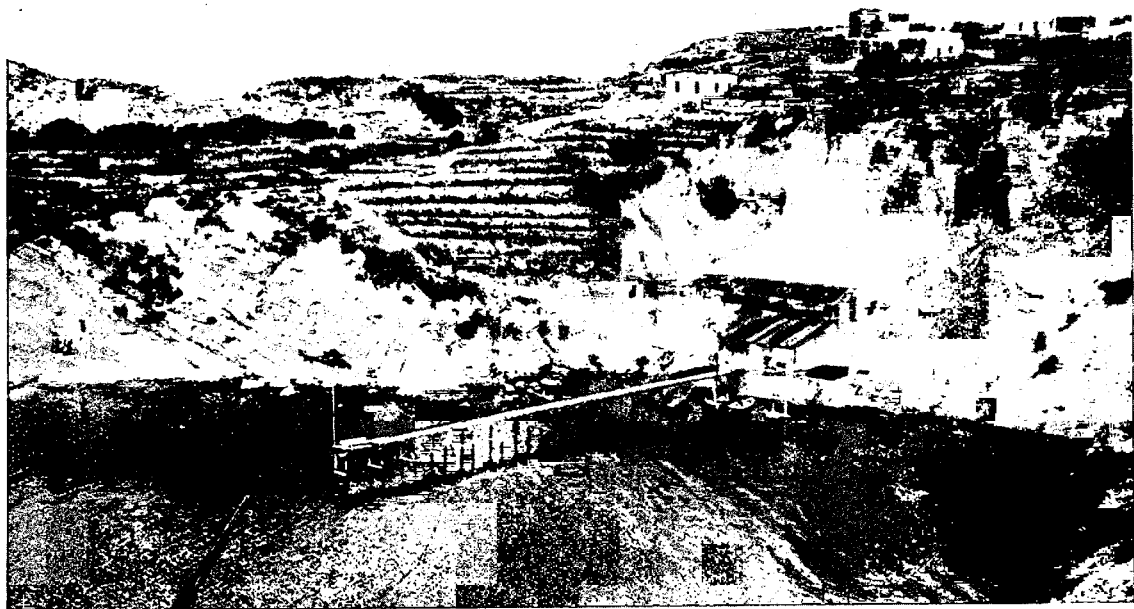
6) negli smalti e vetrine da ceramica, ghisa porcellanata, ferro smaltato, ecc.;

7) come eccipiente plasticante ed indurente della gomma;

8) in tutte le industrie fondate sulla chimica colloidale e sulle sostanze plastiche, vale a dire colori, vernici, paste, colle, stucchi, derivati dell'amido e della destrina, stucchi da vetri, resine, materie plastiche di bakelite, ecc.; sostanze ignifughe, matite, sfumi, tempere;

9) come rivestimento di *cubilots* per la fusione della ghisa.

I lavori di estrazione nell'isola di Ponza

Queste molteplici applicazioni finora conosciute della Bentonite hanno posto lo studio di essa

CANTIERI E PONTILE DI CARICAMENTO DEL MINERALE ESTRATTO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

IMBOCCO DEI CANTIERI DI RICERCA. *(Fot. Vasari)*

al primo piano dei problemi minerari italiani. Conseguentemente, nell'isola di Ponza — ormai non più terra di espiazione, ma isola mineraria — sono stati triplicati tutti gli impianti di estrazione e raffinazione e sono venute ultimamente in luce vere miniere del prezioso minerale, capaci di approvvigionare la nazione e l'estero di una materia prima unica in Europa. Basti notare che il banco di Bentonite finora accertato presenta lo spessore di circa 30 metri sul livello del mare, su una larghezza di oltre 40 metri ed una lunghezza di oltre un chilometro. Inoltre, è stata accertata la esistenza del minerale fino a 12 metri sotto il livello del mare.

Attualmente l'escavazione è condotta, oltre che a mezzo di gallerie e trincee, anche con vasti tracciamenti a grossi scalini; ed è allo studio un piano di coltivazione del giacimento, che consentirà di produrre giornalmente fino a 300 tonnellate di Bentonite.

Vasti e bene attrezzati cantieri e grandi pontili di carico sono sorti nell'isola. Uno dei pontili, che ha i fondali di circa 5 metri, è servito da doppio binario, con potenzialità

AMMASSAMENTO DEL MATERIALE ESTRATTO, PRESSO IL PONTILE D'IMBARCO. *(Fot. Vasari)*

di caricamento fino a 200 tonnellate al giorno. Da esso già salpano flottiglie di motovelieri, che stazzano da 100 a 300 tonnellate, e portano il nuovo minerale al più vicino, vasto e sicuro porto di Gaeta — distante da Ponza solo 65 chilometri — dove è caricato sui vagoni ferroviari ed irradiato a numerose industrie italiane. Altri natanti sono diretti ai porti di Anzio e Civitavecchia, ma l'attuale attrezzatura di carico permetterà presto il trasporto del minerale direttamente a Genova.

La diffusione della Bentonite

Il moltiplicarsi delle analisi chimiche, i recentissimi brillanti risultati degli esperimenti pratici eseguiti in più larga scala dallo scopritore, con la collaborazione di valorosi altri tecnici minerari e di laboratori; esperimenti compiuti col premuroso concorso di varie industrie nazionali — fra le quali è doveroso ricordare l'Associazione Metallurgici di Milano, la FIAT, le Acciaierie di Torino, la Cartiera Italiana di Torino, la Ceramica Richard-Ginori, le Cartiere Meridionali, la Ceramica Lombarda, ecc. — hanno confermato non solo l'utilità dell'impiego della Ben-

LA PRIMA GALLERIA, PERFORATA DALL'OTTOBRE DEL 1935 AL FEBBRAIO DEL 1936.

TRACCIAMENTO DI UN NUOVO GIACIMENTO SOPRA-MARINO. (Arch. Fot. T. C. I.)

tonite, ma dimostrato perfino la spiccata superiorità di questa *Bentonite italiana* su quella americana e sull'argilla francese, anche per il minimo di ferro e titanio contenuti nel nostro minerale in confronto a quello estero.

In breve volger di tempo le miniere di Ponza già forniscono oggi, in Italia, oltre 30 fra le più importanti acciaierie, fonderie, officine meccaniche, cartiere, cantieri navali, industrie ceramiche, petrolifere, ecc. Un complesso imponente e davvero incoraggiante per i nostri valorosi tecnici minerarî, ed in particolar modo per l'ing. Savelli, il quale, sempre più approfondendo studî e ricerche, è riuscito ad ottenere, dal minerale grezzo di Ponza, nello scorso dicembre, con un minuto processo sperimentale e di immediata realizzazione, una resa fino all'80 per cento di *gelatina pura di Bentonite.*

A decisiva conferma dell'enorme quantitativo del prezioso minerale scoperto nell'isola pontina, si tenga presente che, grazie ai nuovi attacchi della Società Mineraria al giacimento di Bentonite, l'ultima recentissima ricognizione mineraria eseguita nell'isola dall'ingegnere capo del Corpo Reale delle Miniere di Napoli, ha accertato la esistenza di oltre 7 *milioni di tonnellate* di Bentonite, associata a caolini.

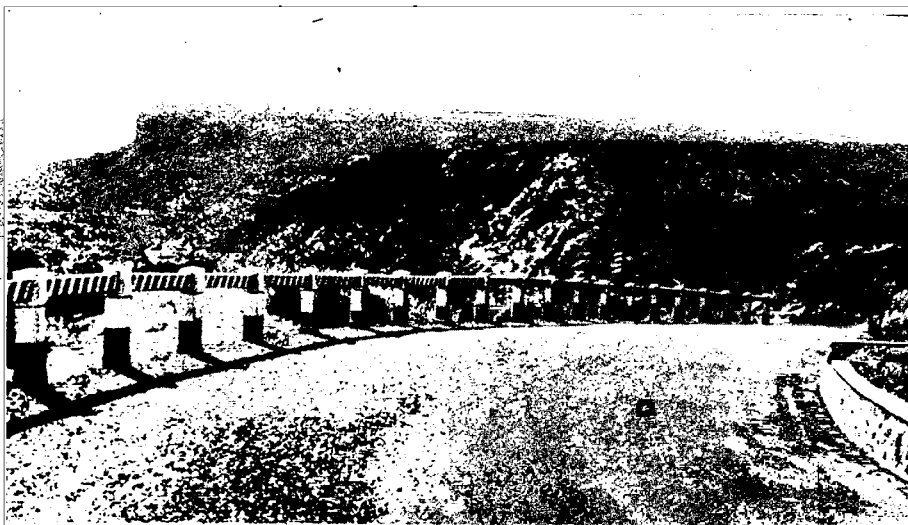
La notizia della recente scoperta in Italia di questo prezioso ed utilissimo minerale, in quantità tanto rilevante e soprattutto di così alto rendimento, si è diffusa oltre i confini, e già quattro nazioni (Inghilterra, Francia, Belgio ed Olanda) hanno prenotato per le rispettive industrie forti quantitativi di Bentonite dell'isola di Ponza, da consegnarsi nell'anno 1937.

L'Italia, da importatrice, diventa così ad un tratto esportatrice della Bentonite. Un altro miracolo di quel fervore di ricerca e di quell'audace spirito d'intraprendenza che il Fascismo ha saputo inoculare nella nostra fibra morale.

Da questo nuovo prodotto traggono incommensurabili vantaggi specialmente le nostre industrie, molte delle quali si avviano rapidamente al conseguimento di quella autarchia, cui tende l'operante fervore fascista, in questa nuova Italia rigenerata, potenziata e fatta Imperiale dallo spirito volitivo del suo grande Capo.

NICOLA ALETTA

LE VECCHIE E LE NUOVE VIE DELL'IMPERO

(Fot. G. Vota - Febbraio 1937-XV)

LA NUOVA SUPERBA STRADA DA ADDÌ QUALA' AD ADUA, LUNGO LA DISCESA DEL MAREB.

LA VECCHIA PISTA PRESSO AICOTA': ESSA VERRA' PRESTO SOSTITUITA DALLA CARROZZABILE IN COSTRUZIONE.

IL NUOVO PONTE SUL MAREB LUNGO LA BELLISSIMA STRADA DA ADDÌ QUALA' AD ADUA.

LA MOSTRA DEL TINTORETTO

A CA' PESARO - 25 APRILE - 4 NOVEMBRE

La mostra dei capolavori di Jacopo Tintoretto, di cui ci parla nel presente articolo Nino Barbantini, che ne è l'ordinatore, fa parte di quel ciclo di manifestazioni celebrative delle gloriose tradizioni pittoriche veneziane, che, iniziatosi nel 1935 con l'indimenticabile adunata delle opere di Tiziano, farà convergere via via nella Dominante le testimonianze più eloquenti dei grandi Maestri succedutisi a Venezia fino al Settecento, per concludersi con l'esaltazione del genio di Giambattista Tiepolo.

A due anni di distanza dalla Mostra di Tiziano la Città di Venezia ha bandito la Mostra dei capolavori di Jacopo Tintoretto, che verrà inaugurata il 25 aprile, festa di S. Marco, avrà sede, come l'ebbe l'altra, nei due appartamenti d'onore di Palazzo Pesaro, e si chiuderà il 4 novembre. Frattanto, il Patriarca di Venezia ha autorizzato i parroci a prestare alla mostra i quadri più belli del Maestro che sono nelle chiese, il Ministero dell'Educazione Nazionale ha concesso i capolavori di lui appartenenti alle Gallerie dello Stato, e le trattative iniziate coi Governi stranieri per quelli che si conservano nelle pubbliche collezioni dell'estero sono concluse felicemente o avviate alla conclusione più favorevole. Mezza Europa coopererà con l'Italia alla glorificazione di uno degli artisti più grandi che hanno onorato l'umanità.

JACOPO TINTORETTO. AUTORITRATTO

L'importanza dell'impresa, alla quale il Podestà di Venezia ha voluto prepormi, mi attribuisce una responsabilità grave, per quanto sia prezioso l'aiuto degli uomini di esperienza e di dottrina costituenti la commissione consultiva, alla quale ho facoltà di riferirmi, e che mi assistono autorevolmente. Questi raduni di opere sparse, che sono o dovrebbero essere intesi a riassumere la fisionomia e la storia di un artista o di una scuola, se sono organizzati, come spesso avviene, a cuor leggero, pigliando il materiale che si ha sotto mano e accettando facilmente quell'altro che viene offerto, finiscono per promuovere e diffondere sull'artista e sulla scuola impressioni incompiute e giudizi erronei, e sono piuttosto dannosi che utili. Nel caso del Tintoretto, la difficoltà di una scelta sicura è accresciuta dalla immensità e dalla disparità della sua produzione, che quando è cosa tutta sua è sublime, ma che molte volte tradisce il concorso spesso larghissimo degli allievi; e dal fatto che talune delle sue opere più stupende hanno dimensioni tanto vaste da non poter trovare

RITRATTO DI IACOPO SANSOVINO
R. GALLERIA DEGLI UFFIZI.

saranno più di un'ottantina; probabilmente ottanta giusti. Ma saranno tutti famosi, anche se molti di essi, situati ordinariamente in condizioni di luce sfavorevolissima, risulteranno a Ca' Pesaro del tutto inattesi, come risultarono due anni fa il *Martirio di S. Lorenzo* dei Gesuiti o l'*Annunciazione* di S. Salvatore. Riassumeranno l'arte del Tintoretto in tutti i momenti della sua vita, dagli esordi alla vecchiezza, come pittore profano e pittore di ritratti. E non soltanto nell'invenzione e nell'ossatura formidabile rivele-

RITRATTO DI DONNA - R. PINACOTECA DI DRESDA. *(Fot. Alinari)*

posto nelle aule di un palazzo, sicchè bisogna lasciarle dove sono, alla Madonna dell'Orto o alla Scuola di S. Rocco. Nondimeno, tenendo intransigentemente salda la risoluzione di escludere dalla Mostra tutte quelle pitture e quei disegni che non sono riconosciuti come opera del Maestro da documenti e da attribuzioni storiche, e in conseguenza, e per altre ragioni ovvie, tutte quelle che non appartengono alle chiese e alle collezioni pubbliche, la scelta che si è fatta mi sembra tale da lasciare l'animo tranquillo. I dipinti che verranno esposti non

LA CROCIFISSIONE - CHIESA DI SAN CASSIANO, A VENEZIA. *(Fot. Alinari)*

ranno la sua mano, ma nel disegno magnifico e nella fierezza inimitabile della pennellata onnipotente, in ogni particolare minuto. Inferiori di numero a quelli che figurarono nella Mostra di Tiziano e che erano cento, costituiranno nell'insieme una mole molto più vasta, perchè i quadri di piccolo formato saranno pochi in confronto alle composizioni grandissime e dense, tutte animate e vive come pezzi di universo. I telai della *Cena* e della *Caduta della Manna* appartenenti a S. Giorgio Maggiore sono alti più di quattro metri e larghi più di sei.

Nè la Mostra di Ca' Pesaro servirà solamente a commemorare Jacopo Tintoretto ed a glorificarlo. Riuscirà finalmente a rivelarcelo.

La fortuna di Tiziano, compreso e riconosciuto fin dagli inizi della sua attività, imposto, se ce ne fosse stato bisogno, alla reverenza dei popoli dall'ammirazione dei sovrani italiani e stranieri che erano fieri di ospitarlo, se ne contendevano le opere e lo colmavano di onori, glorificato in vita e in morte dai letterati, si formò subito ed è durata di poi universale e indiscussa. Dai volumi poderosi, dagli studî esaurienti che furono scritti intorno all'arte sua, questa è definita lucidamente, e la sua funzione capitale nella storia della pittura è identificata in tutto quello che vale. Nè vi è dipinto del Maestro che non sia stato considerato sempre come un tesoro, custodito con religione, riprodotto cento volte nelle antiche stampe, poi dalle fotografie nei testi e nelle riviste correnti: il volto di Flora e quello dell'*Uomo del guanto* sono noti e famigliari anche alle persone di cultura men che mediocre. Per contro la grandezza del Tintoretto è ammessa con convinzione dalla critica e dal pubblico, ma i caratteri e la portata e la funzione storica dell'arte sua non sono con precisione valutati, chè li avvolge tuttora una specie di penombra.

Finchè visse, l'animo suo, riservato e tacitur-

LA RACCOLTA DELLA MANNA (PARTICOLARE). CHIESA DI SAN GIORGIO MAGGIORE, A VENEZIA. *(Fot. Alinari)*

no, lo rinserrò nell'angolo più riposto della sua casa remota, a dipingere disperatamente in una solitudine che pretendeva non si violasse da alcuno, o a sentire qualche musica in compagnia di se stesso o di pochissimi, con quel suo cervello rovente, che, anche a chi non lo amava, « pareva il più terribile che avesse avuto mai la pittura ». Era così smanioso di opere, che non aveva requie nè di giorno nè di notte; e in quella febbre le energie ingigantivano, le creature si moltiplicavano, e tutti, attorno, erano come sommersi da quella produzione dilagante, che non

TESTA DI BACCO - PALAZZO DUCALE. (Fot. O. Böhm)

IL MIRACOLO DI SAN MARCO - R. ACCADEMIA DI VENEZIA. *(Fot. Anderson)*

riuscivano a misurare. Ed era così moderno e così libero, che tutto quello che immaginava apparteneva ormai ai secoli venturi, non ai giorni suoi, e i contemporanei non lo potevano intendere. Frattanto, siccome la maggior parte delle commissioni le riceveva o le carpiva lui, i colleghi che rimanevano inoperosi e tristi non ne dicevano bene e mettevano su i letterati perchè ne ragionassero tepidamente o ne scrivessero male.

Finchè visse, fu la sua, piuttosto che gloria, notorietà. Poi l'incomprensione dei contemporanei si prorogò e lasciò un'ombra di sè anche dopo la sua morte, perchè molti dei suoi dipinti, e dei più gagliardi, sono sepolti nella semioscurità degli altari, e perchè il numero e la mole delle sue opere sono sconfinati, gli accenti suoi così diversi, la sua natura così complicata, che a considerarli ci si smarrisce, a volerla abbracciare non si arriva.

Chi vede la *Susanna* di Vienna sente che la bellezza del corpo femminile non fu resa mai con un'emozione più armoniosa e con una sensualità più piena. Chi vede la *Crocifissione* di San Rocco si persuade che neppur Michelangelo fu più lucido nel disporre gli elementi di una composizione che pare infinita, più impressionante e più certo nel determinarne gli atteggiamenti e le funzioni. Ma queste ed altre sono impressioni particolari e frammentarie, a baleni. La Mostra di Venezia, mettendo in luce la massima parte delle sue opere eccellenti e presentandole tutte insieme, suggerirà finalmente, di questo spirito multiforme e grandissimo, una conoscenza compiuta e un giudizio adeguato.

Nelle sale che hanno ospitato i capolavori di Tiziano, soltanto i capolavori del Tintoretto potevano trovar sede a distanza breve, e servire così di trapasso alle apparizioni successive degli altri pittori veneti che vi saranno probabilmente rievocati. Qualcuno potrebbe dubitare che, dopo Tiziano, ogni altra impresa debba, nel confronto tremendo, apparire dimessa. E' probabile invece che il Tintoretto sia destinato a suscitare maggior passione tra gli studiosi per la relativa novità dell'argomento, a farlo risultare agli artisti d'oggi ancor più moderno e attuale. Certo, susciterà nell'anima del popolo, al quale parlerà con un linguaggio più drammatico e realistico, impressioni più profonde e più schiette.

NINO BARBANTINI

IN VALTELLINA

CASTELLI CHE SCOMPAIONO E CASTELLI CHE RISORGONO

I castelli di Valdaosta sono così celebri da costituire per tutti un'attrattiva e un caratteristico segno di nobiltà di quella terra alpina.

Anche i castelli del Trentino e dell'Alto Adige (piacenti per una certa gotica leziosità, e talora tanto ben conservati da essere trasformati in moderne villeggiature) hanno larga fama e fedeli visitatori.

Invece, ben pochi badano ai castelli di Valtellina, più malconci e spesso ridotti a una sola torre o a poche romantiche rovine. Ma, in proporzione, più numerosi, più antichi e storicamente quasi tutti importanti.

Sono essi il migliore specchio delle vicende medioevali della Valle che, non avendo una propria città ed anzi essendo lontana dalle città vescovili e dai grandi monasteri, fu più a lungo governata dalla nobiltà locale. Dei suoi castelli, alcuni (come Teglio e Ardenno) appartennero a feudatari dell'Arcivescovo di Milano; altri — i più — a feudatari del Vescovo di Como; infine (gruppetto interessante) ci sono alcune rocche di antichi avvocati o vassalli del Vescovo di Coira, o di vassalli diretti dell'Imperatore. Qui molti si contesero la sovranità, e la scacchiera variopinta dei dominii, indipendenti o avversi tra loro, dimostra con quali forze si sia dovuto lottare per conservare, fin dal Medioevo, la italianità della Valle.

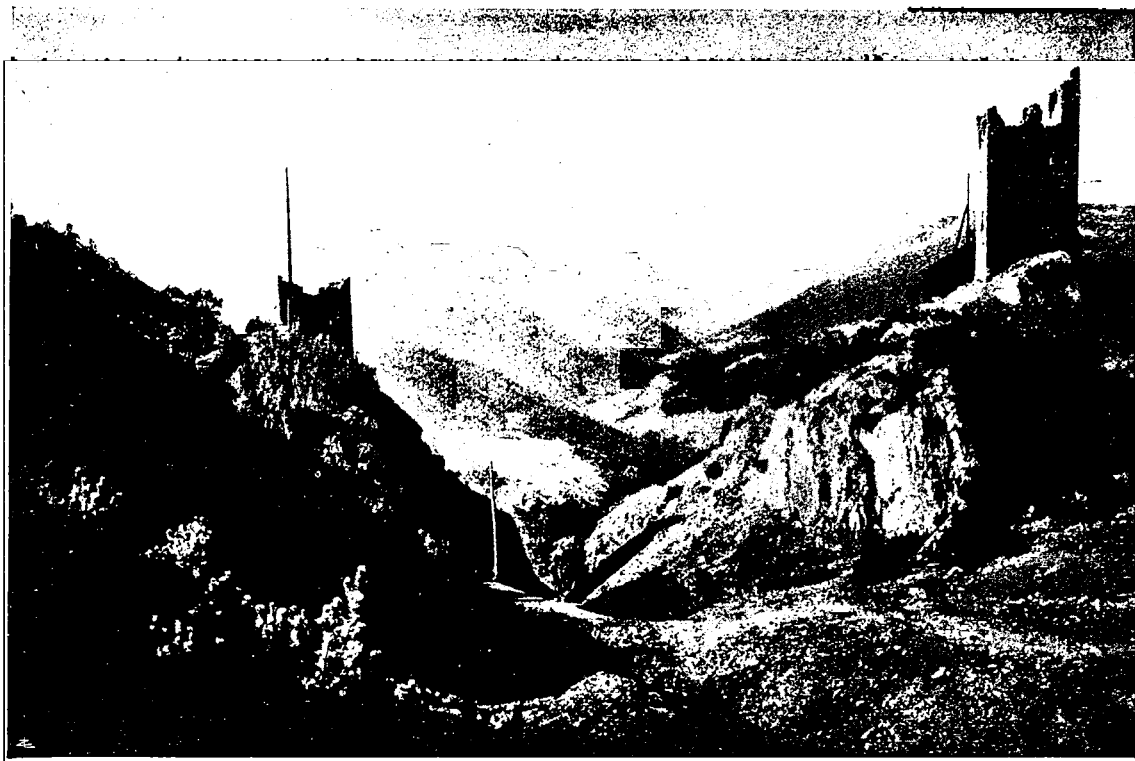
IL MASTIO DEL CASTELLO DI PEDENALE DI MAZZO. *(Fot. Fornasiero)*

Molti di questi castelli portano dei nomi pittoreschi e di sapore letterario, che dimostrano l'origine feudale e il gusto dei loro vecchi proprietarii: così la torre di Roncisvalle, presso Chiuro, già dei Quadrio; o Roverbella, presso Vervio; o Belforte, presso Piuro; o Piattamala, presso Tirano; o Bellaguarda, presso Tovo. Quest'ultimo, assieme ai Castelli di Boffalora, di Grosio, di Pedenale di Mazzo, di Sernio e di Vervio, fu dei Venosta, diramatissima famiglia, che, forse risalita dalla Lombardia verso la Rezia, diventò ivi grande vassalla del Vescovo di Coira (come tale, possedette, in Valtellina, le signorìe di Bormio e di Poschiavo); mentre altri suoi membri ebbero dal Vescovo di Como altre pievi e altri castelli.

I Venosta sono, per così dire, i Challant dell'Alta Valtellina; ma mentre quei signori valdostani poterono tenere in sesto, a lungo, parecchi dei loro manieri, questi castellani, invece, se li videro quasi tutti gravemente rovinare da una prima incursione di Grigioni nel 1487; e poi, dopo la conquista della Valle, fatta da quegli Svizzeri nel 1512, dovettero lasciarli smantellare dai dominatori, che subito conculcarono ogni velleità feudale.

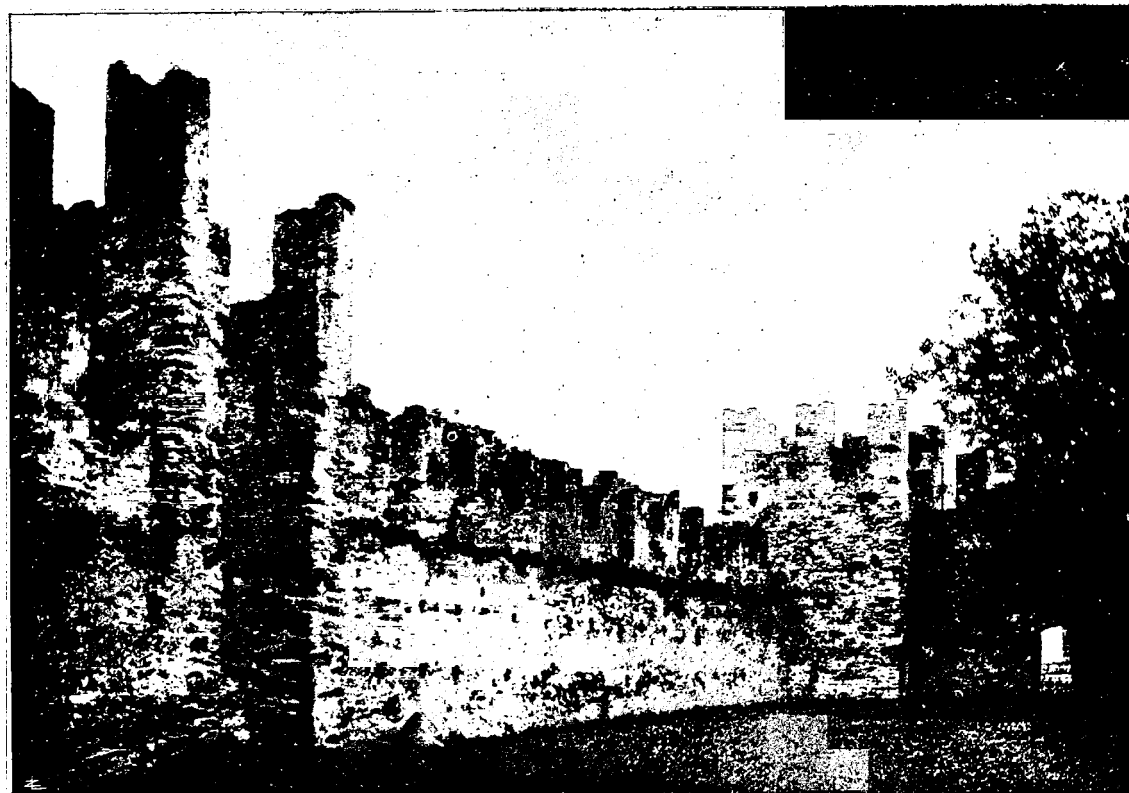
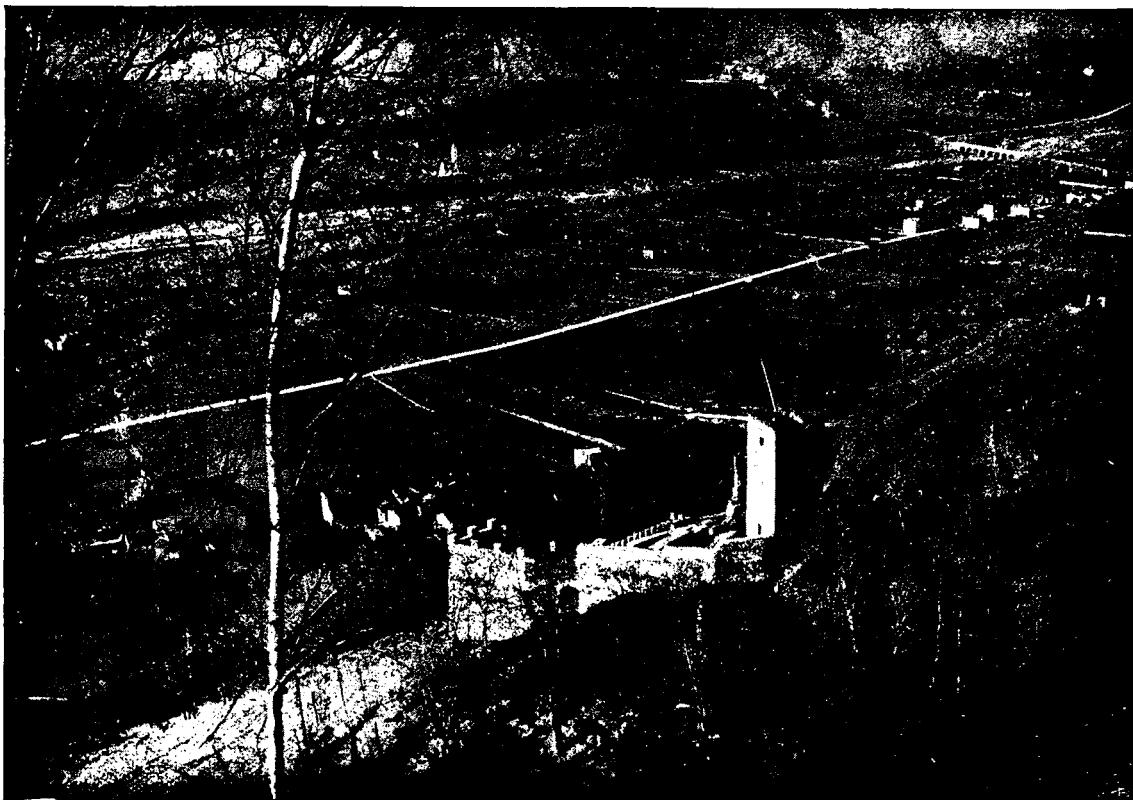
Non erano castelli, e perciò si salvarono ed ebbero anche nuova decorazione, i palazzi dei Besta in Teglio e dei Vertemate in Piuro.

Le rocche abbandonate videro a poco a poco crollare i resti delle dimore edificate entro i cortili, le molteplici cerchie di mura, le torri ormai inaccessibili.

Chi si curava di quelle bicocche? Qualcuno ricorda ancora la bella torre rotonda (forse di origine romana) del castello di San Pietro sopra Bormio; oggi non ne resta che uno spigolo di una casamatta. Del Castello d'Acqua, presso Chiuro,

LE TORRI DEL COMUNE DI BORMIO ALLE SCALE DI FRAELE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

IL CASTELLO VECCHIO DI GROSIO. *(Fot. Fornasiero)*

IL CASTELLO « NUOVO » DI GROSIO. *(Fot. Fornasiero)*

INTERNO DEL CASTELLO « NUOVO ». *(Fot. Fornasiero)*

IL CASTELLO DI BELLAGUARDA E LA VALLE DELL'ADDA. *(Fot. Fornasiero)*

rimane in piedi la metà giusta di una torre, che si regge quasi per miracolo.

La Torre di Serravalle, tra Sondalo e Morignone, fu, recentemente, aiutata a cadere, per non dire demolita, a maggior comodità o sicurezza della strada dello Stelvio.

I due castelli di Grosio (quello antichissimo del Vescovo di Como, e quello, detto nuovo, fatto dai Venosta), visti dal basso, paiono ancora discretamente conservati. Ma, da vicino, si rivelano una cortina cadente, che quasi nulla lascia capire della struttura interna del fortilizio.

E, dal più al meno, questo vale per i circa quaranta ruderi di castelli o di torri che ancora si contano nella Valle.

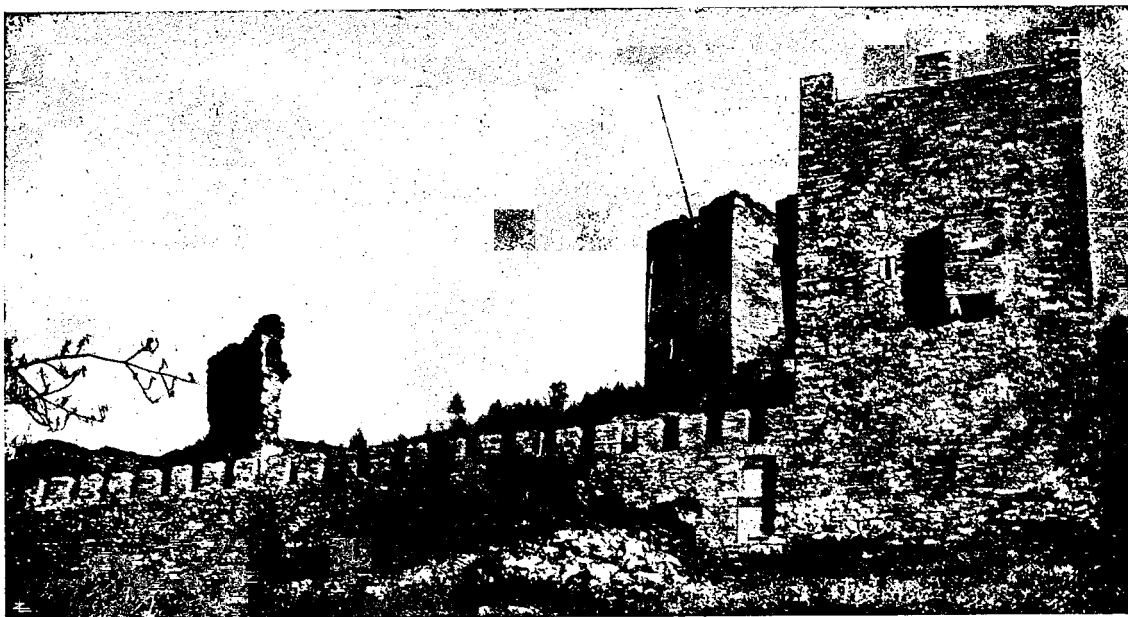
Forse soltanto per uno di essi si può dire che, in seguito a un fortunato ripristino, le mura rendano abbastanza, anche nei particolari, l'aspetto originario del castello valtellinese. E' il piccolo castello dugentesco di Bellaguarda, sopra Tovo, su di uno sperone quasi completamente coperto da un vecchio castagneto, presso una pittoresca cascata. I Venosta lo avevano avuto dal Vescovo di Como.

Dominava da una certa altezza il fondovalle. Ai piedi della salita una chiesetta serba affreschi del Vallorsa, pittore del Cinquecento, chiamato il Raffaello Valtellinese.

Qualche anno fa non emergeva da terra se non una parte della torre quadrata del castello, cioè del « maschio » in pietra grigia, posta nella parte più alta del suo perimetro a trapezio. Il resto delle mura era stato colmato dal crollo delle parti superiori, e coperto dagli sterpi.

Per interessamento di uno storico locale (1), l'attuale

LA PORTA EST DEL CASTELLO DI BELLAGUARDA.

(1) Società Storica Comense: E. Pedrotti, *I Castellani di Bellaguarda.*

LA CORTINA INFERIORE DEL CASTELLO DI BELLAGUARDA. *(Fot. Fornasiero)*

S. IPPOLITO, DI CIPRIANO VALLORSA, A TOVO.

proprietario, ing. Antonietti, fece scavare e — con molto scrupolo e discrezione — completare un poco le murature. Lo sterro diede qualche risultato interessante: armi medioevali (assieme a qualcuna forse più antica, giacchè spesso queste rocche sostituirono un castelliere preistorico), utensili, frammenti di ceramiche quattrocentesche, persino un pettine ligneo antico, assieme a castagne e a cereali bruciacchiati, pare, dall'incendio degli Svizzeri del 1487, che colpì quel maniero in piena vita.

Ma, più notevole risultato, lo scavo e il ripristino resero evidente la varia funzione delle sue parti. Di una più vasta cerchia, che forse comprendeva case di vassalli o magazzini e stalle (era luogo di rifugio in caso di allarme), non rimangono che traccie insignificanti. Ma, nel castello vero e proprio, si distinguono, attorno alla torre, fulcro della difesa, una prima strettissima cerchia e poi, digradanti verso valle, due altre cinte che ospitavano gli edificî, come il forno, necessarî alla vita degli assediati, assieme ad altri, destinati al ricovero per le cavalcature.

Più in basso, un piccolo cortile comprendeva, ai lati, una casetta di abitazione e alcuni locali pel corpo di guardia.

Qualche feritoia, orientata verso punti strategici, e forse qualche caditoia, rammentano che questa non fu una casa camuffata da fortilizio, ma un vero piccolo arnese di guerra. Nessuno oggi abita lassù. Il disinteressato ripristino meriterebbe, altrove, imitatori.

I turisti che, con breve deviazione da Tovo (venti minuti, a piedi, dalla strada nazionale dello Stelvio), saliranno a visitarlo, arricchiranno il loro viaggio in Valtellina di una impressione viva, non arbitraria nè banale, di quel che sia stato l'aspetto più maschio e guerriero del suo interessante Medioevo.

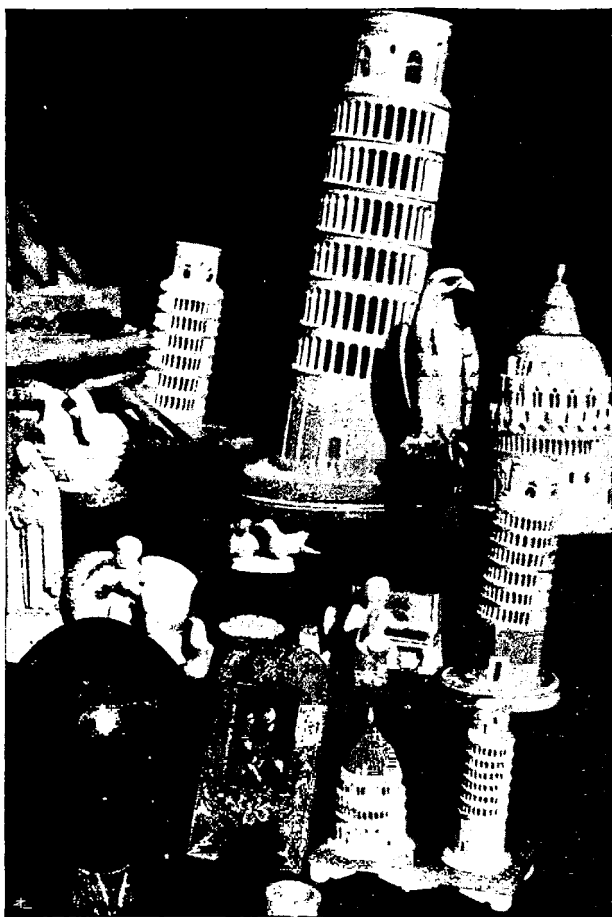
GIAN PIERO BOGNETTI

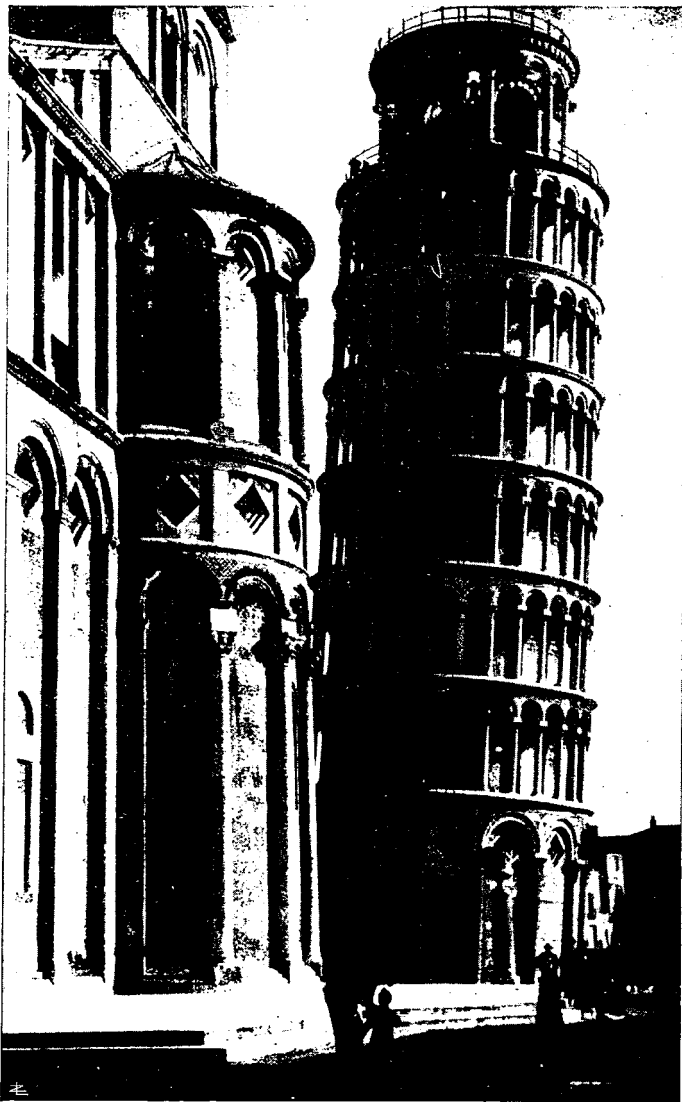
VISITE DI BUONA VICINANZA

Visita a due Pisani: inverno

Non v'è città come Pisa, a cui d'ogni parte di questa Toscana invernale, pallida d'olivi e bruna di castella, si tragga così facilmente e così di frequente. Il « vituperio delle genti » n'è diventato l'attrazione e l'amore. Posta sulle grandi vie di comunicazione, non internata come Lucca o sedente in disparte come Siena, ogni motivo, richiamo o ricordo è buon pretesto per andarci o tornarci. Ci si va per rivedere, che so, un pulpito, o per riscoprire un ambiente, per risaggiare un suo aspetto, o contemplarne uno nuovo: pergamo di Giovan Pisano ricollocato al suo luogo, cortile dell'Arcivescovado che sempre... fu al suo, Torre pendente che si teme insidiata, dipinti dell'Orcagna che sembrano impallidire, polvere che, senza parere, copre le mura del suo Camposanto...

Nove anni fa, ricordate, fu appunto la volta del Pergamo nuovo: che viceversa era antico di sei secoli. Ma prima non c'era; o non c'era più. Disperso, smembrato, magari in qualche sua parte migrato.

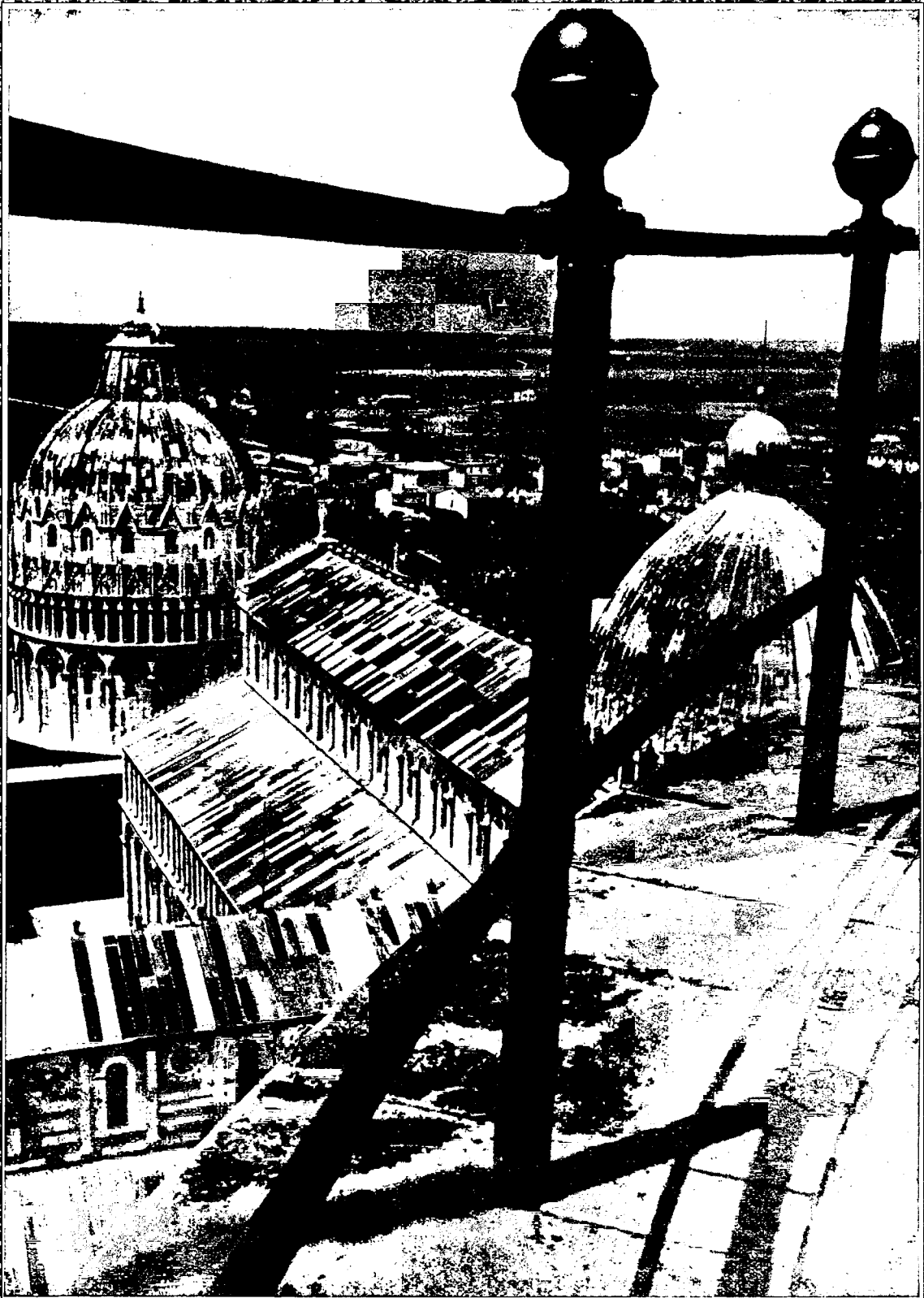
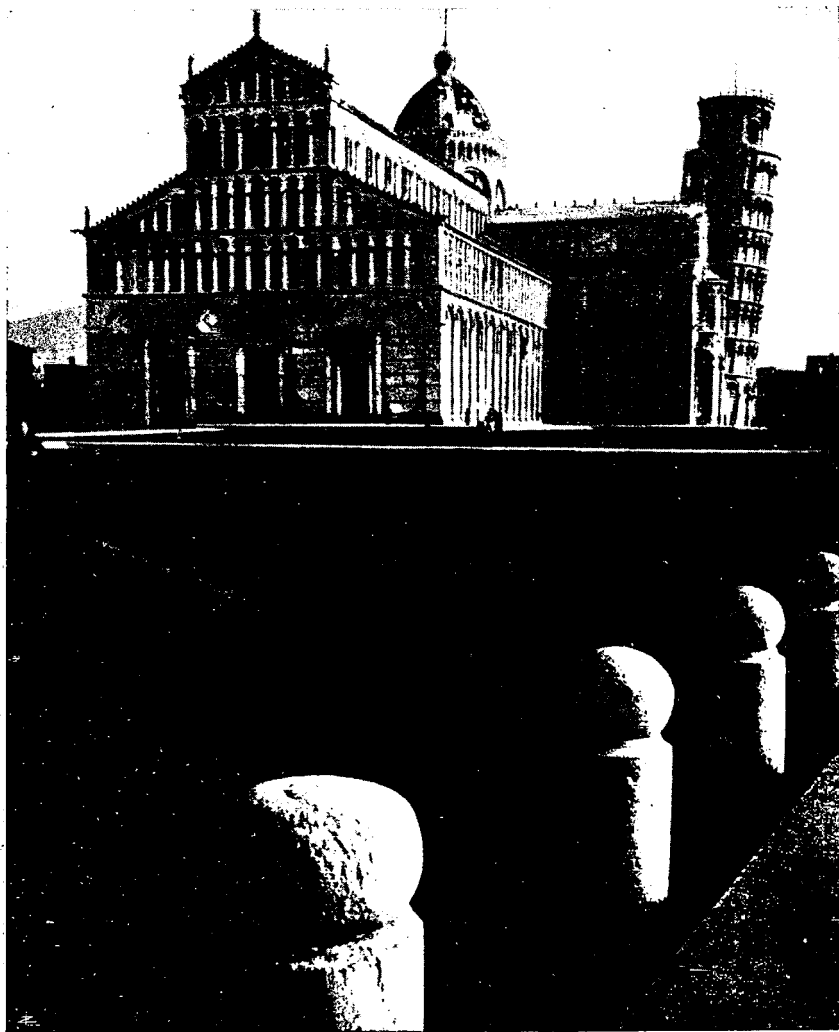
Era il Pergamo del secondo Pisano, Giovanni, figlio di Nicola, — che viceversa era Pugliese, — artefice grande egli pure. E riebbe il suo posto; quel posto che gli era stato tolto circa quattro secoli fa, dopo un incendio che devastò il Duomo. Tornò così a testimoniare tutta una rinascita, che par si liberi dalle tenebre e dai ceppi del barbarico Medio Evo, per risplendere e per vivere: sebbene quest'opera, ai suoi tempi più ricchi, non paresse bella al Vasari. Oh! la concezione grandiosa e l'esecuzione quasi di prodigio, di tutte quelle figure, Angeli, Evangelisti, Profeti, Virtù, Santi, Sibille, Magi: e poi specchi di imagini e mensole e leggii e colonne di broccatello e di porfido; e poi leoni e aquile e basilischi e serpenti e dragoni... Tutto un mondo di marmo radunato in quell'esagono sacro; quando ebbe finito il quale, l'eroico artefice ivi rappresentò, come a compimento della sua vita, sè stesso, invocante dall'Evangelista Giovanni benedizioni e premio... Per ritrarsi poi a Siena, ove in quell'altro Duomo finalmente posò...

Duomo di Pisa, meraviglia delle meraviglie! Altari di Michelangelo, bronzi di Giambologna, pitture del Ghirlandaio e di Andrea del Sarto, bassorilievi del Pisano: tutte le epoche, tutte le arti, tutti gli sforzi verso l'ideale, la bellezza e la fede. Ma ogni guida questo vi descrive: ogni cicerone questo vi illustra: a modo suo, bene inteso. E ognuno poi vi cerca quanto più lo interessa.

Così, questa piazza, ognuno la riempie della sua ammirazione personale, quasi direi dei suoi personali sentimenti. Ho sentito soltanto qualche forestiero, di oltr'Alpe bene inteso o d'oltre mare, dolersi che non vi fossero alberi e che in compenso vi crescesse l'erba: come ho sentito qualche americanina, educata ai grattacieli, trovare che la Torre pendente... pendeva troppo poco. Tanto poco, in verità, che si decise un brutto giorno a pendere di più. Un di più impercettibile, di cui solo si accorsero gli esperti: ma che preoccupò tutti gli amanti di Pisa. Ora la Torre è in cura: nel silenzio della piazza sacra par di sentire, appunto, una cura, una attesa ancor maggiore, come nella stanza di un malato caro. Malato che guarirà, pur ri-

... TORRE PENDENTE CHE SI TEME INSIDIATA... (*Fot. Stefani*)

manendo così, come curvo alla terra, donde ha appreso ad esprimersi per i secoli, simile all'anelito d'una civiltà e di una stirpe alla grandezza e alla eternità.

Per noi, questa piazza di Pisa è come un riposo dell'anima e della vita. Lo spazio vi si riempie di una trepidazione di secoli e insieme come di una immobilità inconturbata. Frotte di bimbi vi ruzzano al sole sull'erba, accanto ai monumenti millenari; e l'infanzia si adegua alla eternità. Il sole striscia, lento e dolce, sui marmi, ferisce le guglie, discende a terra come un velo sereno: e l'erba ha un verde di Primitivi, e le vie, tracciate per essa, un bianco d'annunciazione. Il Battistero, dove Nicola Pisano è il *genius loci*, fronteggia il Duomo, grave, con le sue colonne, i suoi archi, i suoi pilastri, le sue statue: e il Duomo gli rimanda colonne ed archi e pilastri e statue, come in una eterna cantica marmorea. E' il poema incorruttibile della bellezza e della fede che splende così e pare che vibri in quella solitudine...

Ma più mi attrae sempre il Camposanto. Quasi quasi lo si dimenticherebbe, là, all'estremità, col suo muro impenetrabile, a cui bisogna suonare per essere accolti. Ma tosto che il custode vi ha aperto, il sortilegio comincia. Un sortilegio di rinuncia, di rassegnazione e di pace; come se aveste lasciato indietro ogni spoglia di quello che foste; e già diventaste partecipi di un'altra vita, non ancora beata, ma placida. Anche questo dobbiamo a Giovanni Pisano che lo disegnò. Il chiostro è quieto come un convento disabitato; nessuna grandezza vi soggioga ancora; voi ne sentite l'alito, non il peso. Tutto quello che ci attende, porticati immensi, arcate gotiche e, poi, trionfo dell'arte e della morte, l'Orcagna e Benozzo Gozzoli, il tragico e il mistico, la speranza e l'orrore, tutto questo è ancora quasi lontano. C'è come una sapienza di gradi in questa opera di un impulso veemente; come una successione di effetti in questo santuario ormai perfetto. Varcate indi i portici; e siete preso. La pittura quasi è vita, vita della morte; l'architettura è ascensione e preghiera. Nessun altro luogo può sembrare, come questo, non tanto al di là, quanto al di sopra del mondo...

Tornando ai piccoli uomini, una breve sosta dall'antiquario. Pisa è la città degli antiquari. Mentre i miei compagni di gita frugano ansiosi nel fondaco, tra i «fondi d'oro» che brillano, tra i cuoi che si slabbrano, fra le teche che corruscano, fra i nielli, gli smalti, i frammenti di ogni minerale e di ogni metallo, io guardo ancora dalla soglia corruscare e brillare il tramonto su quest' altra piazza più cittadina, la piazza dei Cavalieri: solitaria e grave pur essa, coi suoi palazzi che da ogni parte la serrano. E soprattutto m'indugio dinanzi alla Torre dei Gualandi, ripensando Dante, la muda e il Conte... Quanto svolar di fantasmi intorno a questa rozza torre scrostata dai secoli! quasi quanti roteano balestrucci nel cielo d'inverno. Gli stridi rompono soli il silenzio, inghirlandando le bertesche onde il Conte si affaccia; forse, le finestre del Palazzo Arcivescovile, i busti nelle icone di quello dei Cavalieri. E l'aria ha quella sonorità particolare che emana

TUTTA LA VITA DI PISA QUA [illegible] IN QUESTE ORE SOLATIE... *(Fot. Stefani)*

COSÌ, QUESTA PIAZZA, OGNUNO LA RIEMPIE DELLA SUA AMMIRAZIONE... *(Fot. Stefani)*

dalle solitudini, che empie gli spazi concavi come di un brusio ininterrotto.

Per il Sottoborgo, dove la vita provinciale muta questa vibrazione del silenzio in un rumore di giocondità, riusciamo sui Lungarni. Qui tepe quasi una primavera: quella primavera per cui Pisa andò celebre un tempo, che faceva di questa « amazzone dell'Arno » una risanatrice per malati di petto. Tale la vide il Leopardi, che, qui sbarcando, si allegrò di tanta luce, di tanto sole, di tanta bellezza: non che... della parsimonia delle spese. Questa adesso è passata; e la bellezza resta. Lungarno Regio, Lungarno Mediceo, Lungarno Gambacorti: e palazzi e palazzi; quali orgogliosi e solenni, come quello « Alla Giornata », di cui il motto misterioso e forse tragico brilla sul fronte, di un nitore oraziano; quali cadenti e corrosi, come stanchi e delusi. E, accanto ai palazzi, memorie di uomini di tempi di sogni; fantasmi lirici e ricordi gai: Byron e Shelley, la scapigliatura gioconda della Università di Giuseppe Giusti, e la Meloria e la Marina; e la Luminara, la festa che adesso non è più neanche un ricordo, mentre invece a poca distanza echeggiano adesso i galoppi di S. Rossore e di Barbaricina e fremono le ali degli aeroplani nei vicini campi di aviazione... Oh! come la vita si muta!

Ma sempre i Lungarni tepono di sole e il fiume sacro sempre si snoda sotto gli archi dei ponti, anelando al mare; e Santa Maria della Spina nella sua grazia eterna sorride sulla riva, e la Fortezza laggiù chiude l'orizzonte, nereggiando tenace tra l'azzurro e il sole. Tutta la vita di Pisa qua ferve in queste ore solatie, che aprono finestre in ogni dove e forse ridestano le ombre dai silenzi di ogni palazzo, di ogni androne. Così anche le mie ombre ritornano. E mi rivedo bambino accanto a una persona cara, che da gran tempo non è più, seduta sul terrazzo di quest'albergo, mentre il tramonto invernale primaverilmente indugia; e il sole cala laggiù verso Bocca d'Arno...

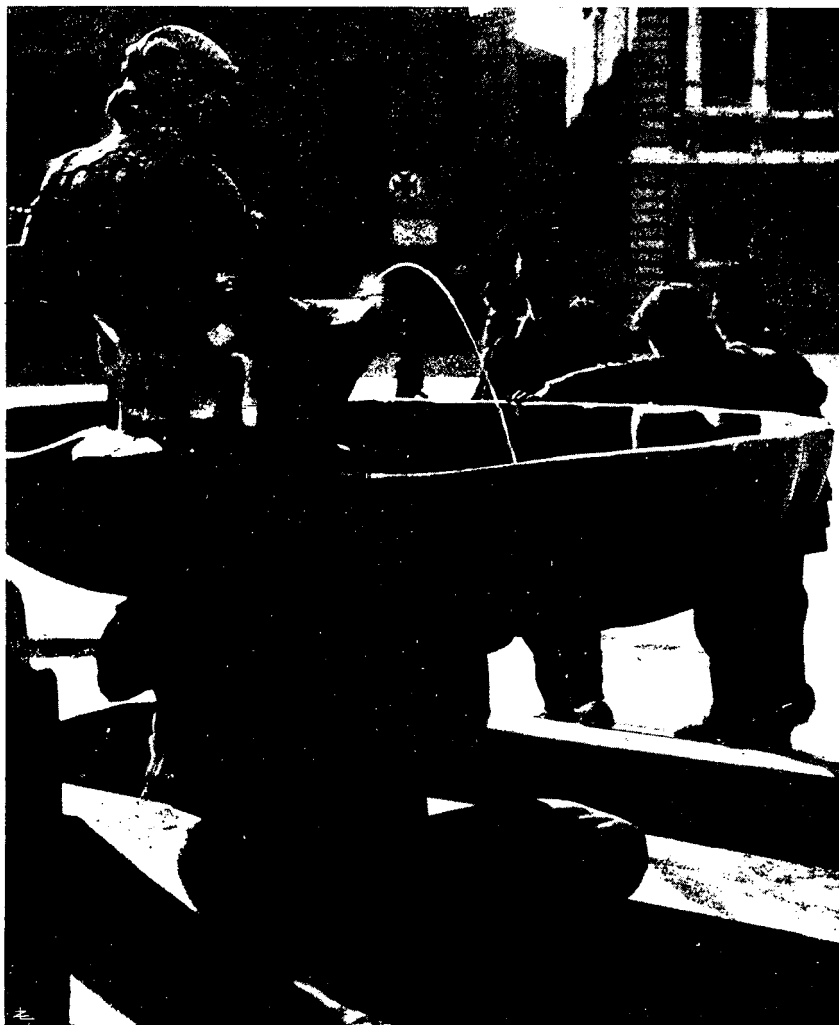
Grazie, Pisani: Nicola e Giovanni, e di quanti altri nomi vi nomiate! E custodite tutte le memorie; affinchè, nei suoi pellegrinaggi, ogni giovane, e men giovane, Aroldo possa sempre ritrovarle, tra una chiesa e un camposanto, vale a dire tra una fede e un riposo...

Visita a una piazza tricolore: estate

L'estate ha invaso, come ogni anno, questa mirabile spiaggia, che per chilometri e chilometri si adagia al Tirreno fino alla Magra, segnante il limite della Liguria. L'ha invasa con frotte di gente che cercano nel mare la salute; e qui, a Massa, con colonie marine di bimbi, le quali sono una delle opere più belle del Regime. Nè il

Regime ha dimenticato pure la piccola città che si stende entro terra e che poteva credersi veramente obliata; piccola città, poggiata e direi seduta tra le Apuane e il mare, alle porte della Versilia, presso le rovine della romana Luni.

Vorrei, se fosse possibile riprodurre tutte le sfumature che l'occhio afferra e il pensiero risente, vorrei segnare il carattere di questi luoghi italiani, ove non brilla arte e pur l'arte è vicina, è nell'aria; dove non è sforzo di uomini ad abbellire il suolo semplice e a correggere lineamenti neutri; ma dove una bellezza pacata e continua si esprime dall'aspetto stesso che è in loro. E' veramente un privilegio italico, che da per tutto si aprano lembi di oasi e serenità di visioni: e che la stessa mediocrità, lo stesso abbandono, non appaiano mai nè tristi nè volgari, come un esilio o come una rinuncia...

Coteste città furono feudi, furono Stati, tennero Corti, accolsero principi, videro pompe, seppero rivolte, formarono oggetto di cupidigie e di conquista, di baratto e di legato. Ora sono dei modesti capoluoghi di provincia, a cui ogni tanto il Tempo, che, più delle vecchie pietre detesta le fissità e le fissazioni amministrative, toglie sì qualche cosa, un ufficio, un Comune, che so, una guarnigione, un decoro. Pure, in esse, ripeto, una nobiltà rimane e si esprime. Neppure il fenomeno dell'urbanesimo le turba; chè chi immigra, immigra più lunge, dove il ritmo della vita è più intenso.

... ALTRA PIAZZA PIU' CITTADINA, LA PIAZZA DEI CAVALIERI: SOLITARIA E GRAVE... *(Fot. Stefani)*

Monumentale e famosa Massa non è. Non ha chiese: chè la sua cattedrale non ostenta bellezze speciali. Ne fu rifatta la facciata, o compiuta, durante il quattordicesimo anno, sempre a cura del Regime, che nulla dimentica e tutto valorizza: come, qualche anno fa, fu costruito nel viale della stazione un grandioso e grazioso Palazzo delle Poste. Di palazzi, Massa ne aveva uno solo, ma leone: il quale empie, rosso, una piazza verde. E' il palazzo dei Cybo: e la piazza si chiama, o meglio si chiamò degli Aranci, dalle piante che la ombrano in giro in duplice fila. Di questi aurei pomi è gelosa. Quei pubblici agrumi formano il suo orgoglio; sono non soltanto un ornamento, ma una testimonianza: non una singolarità soltanto, ma una garanzia. Testimonianza e garanzia che il clima qui tepe; e che, quanto e più che sulla decantata riviera, vi si può godere il mite inverno marino. Difatti, quella piazza pare una serra: e il palazzo rosso — non lo si chiama così, come a Genova, benchè il suo colore gli venga da un gusto ligure — getta su tutta la piazza quasi un colore di calore. Il cortile a loggiati ha una linea pura e nitida: ma non ostenta statue e ornamenti. Cotesti signori, successi ai Malaspina cari a Dante, dovevano

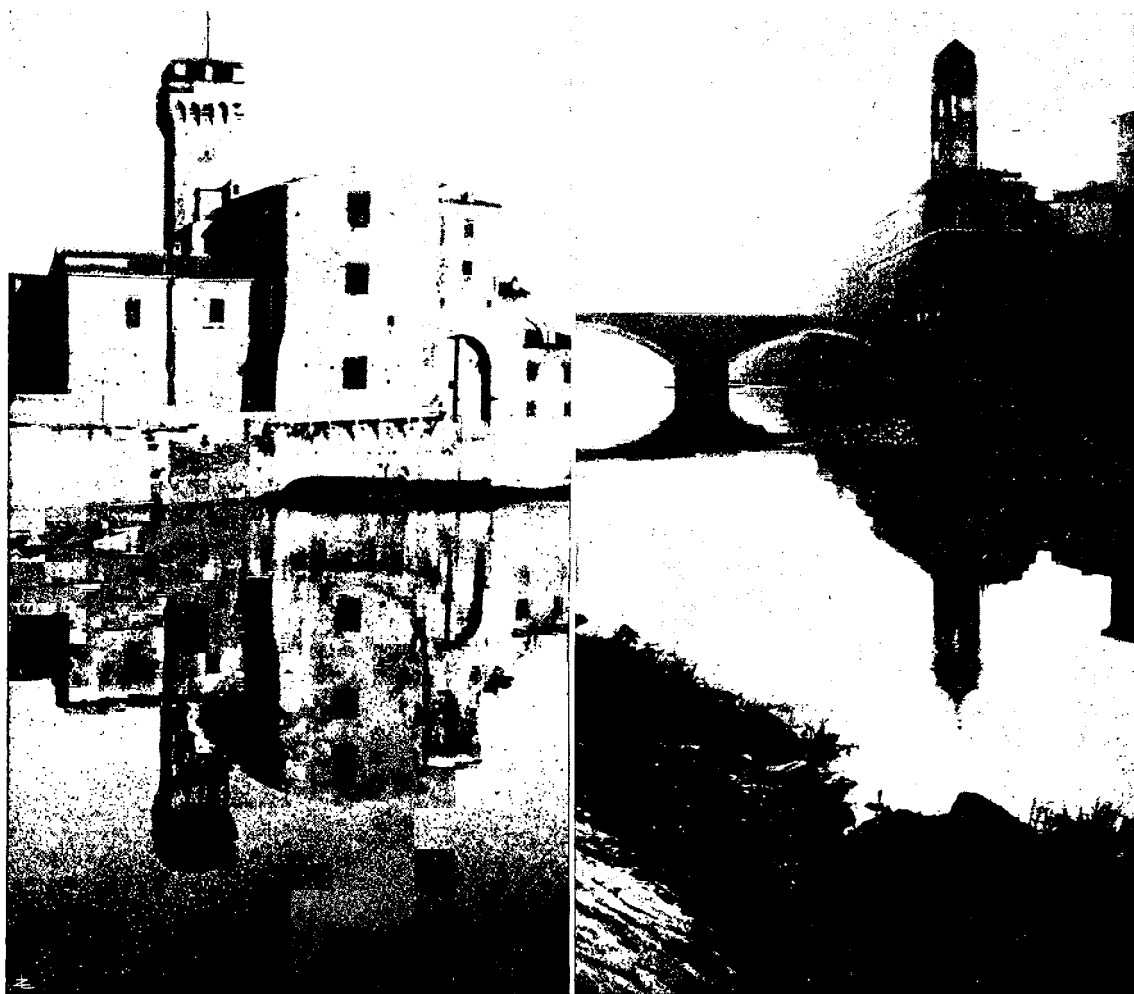
essere, da buoni liguri quali erano, e dominando un paese di razza apuana, rudi e parsimoniosi. Non accumularono o predarono bellezze e ricchezze nei secoli: si accontentarono di ornare di qualche lapide qualche porta della città. Alderano, e Alberico, e Carlo. Pochi furono; poi venne una donna, Maria Beatrice, e finì in Casa d'Este. E il Ducato di Massa e il Principato di Carrara si intrusero nei dominî di Francesco di Austria-Este, in quel guscio di castagna, come lo chiamò Giuseppe Giusti...

Breve storia; come stretto è il cerchio che fa la Tambura, sovrastando, nera e verde, alla piazza verde e rossa, ove una bianca fontana marmorea canta nel mezzo. E' un monte che non offende, ma difende: e mantiene alla serra il suo tepore. Ed è una specie di oracolo a cui si volgono gli occhi per trarre da esso gli auspici del tempo. Nuvole e sereno si partono e si diffondono da essa. Di là dai monti o di qua dal mare vengono le buriane o i maestrali: essa li segnala e li annuncia. Il mare è più lontano: a sei chilometri circa. Ma, pur così lontano, se ne sente il respiro. Passa sugli uliveti fitti, passa sul fiume, sul piano: viene a morire anche lui fra gli aranci. Da ogni orto, da ogni casa, quasi, lo si vede laggiù scintillare: chè qui non le case si affoltano e non gli edifici ingigantiscono. Tutto è piano, ho detto, e modesto. E lo spazio invece di coprirsi di case si copre di verde...

Se da una parte sovrasta la Tambura, dall'altra incombe la Rocca. A chi giunga dalla via di Versilia, — e ha già visto sull'alto del calvo colle di Montignoso, che pare veramente come intignato, disegnarsi i muri diruti del castello di Castruccio — ecco adesso compare questo altro, nero pur esso e forato dalle occhiaie delle finestre, ma ancor vivo, diventato, da rocca, prigione. Fu, prima, nòcciolo della città: la quale poi discese al piano, sulla riva del Frigido, attratta dalla ubertà di

...IL FIUME SACRO SEMPRE SI SNODA SOTTO GLI ARCHI DEI PONTI... *(Fot. Stefani)*

questo lembo di terra. Maniero dei Malaspina, come Fosdinovo, come Mulazzo, come Villafranca, attorno a lui si raccoglievano le case di quei cittadini che intorno al 1300, essendo Balivo un Giorgio di Vanni, soprannominato il Giorgiero, stabilirono la lor dedizione al marchese di Fosdinovo. Piccole memorie che aleggiano intorno, che mettono sulla sopravvivenza delle cose il loro piccolo sigillo di nostalgia e di ritorno...

Indi, attraversata la città, usciti per quella porta dell'antico Campo Rimaldo, ove sorsero, scese dalla Rocca, le case di riposo e di piacere dei più antichi cittadini, e dove un'antica villa ducale apre su una solitudine erbosa il suo cancello sempre deserto, imbocchiamo, tra i giardini, la via per l'antica città sorella e rivale, Carrara, il cui nome, più celebre, ha sopraffatto, nel battesimo provinciale e amministrativo, quello del capoluogo. Ho detto giardini: e sono orti. La vegetazione puramente ornamentale qui cede il posto da per tutto alla vecchia abitudine patriarcale. Ogni orto ha i suoi agrumi, che quando fioriscono, riempiono l'aria di un odore acuto; e poi, nei rettangoli del suolo, tutti i legumi casalinghi. Di tanto in tanto qualche gaggia; che dà la sensazione ed il ricordo dei tiretti, odorosi dei gialli mazzocchi, che non si trovano più altrove. In uno di questi orti passeggiò Giovanni Pascoli. Una sua poesia delle più care co-

... LA FORTEZZA LAGGIU' CHIUDE L'ORIZZONTE, NEREGGIANDO TENACE.... E IL SOLE CALA VERSO BOCCA D'ARNO... *(Fot. Stefani)*

mincia: « Nell'orto a Massa... ». Ed era un luogo degno di lui, della sua poesia, ove le cose antiche rifiorirono in solitudine.

Anche passando per via Beatrice, per via Alberica — come le vie hanno qua dei gentili nomi muliebri! — quasi deserte di passanti, altro che questo odore di orti non si sente, direi quasi non si ode. Automobili, no: che starebbero a farci gli automobili? Qualche vecchia carrozza, all'angolo di piazza Aranci o davanti al teatro Guglielmi, attende soltanto chi voglia recarsi alla stazione, giù per il bel viale che, giunto alla piccola chiesa della Misericordia, si biforca per la marina, una marina mirabile che forma uno degli altri orgogli della piccola città. Città che sembra un poco tarda e deserta; e che pure, tra cure di marmi e di vigne, in tempra di abitanti fieri e tenaci, partecipa anche essa della vita che intorno le ferve e reca il suo contributo di animi e di braccia al nuovo destino patrio...

Visita a torri e a cipressi: autunno

Piove anche oggi, come da alcuni giorni, su questa campagna senese, già spoglia di vigne, già pingue di sementi...

E, sotto, l'Elsa mugghia. Tutti i fiumi sono gonfi. Il ponte della stazione di Barberino è sott'acqua. Bisognerà passare da Poggibonsi. Quanti corsi d'acqua, simili a quelli del Casentino che Dante già vide far freddi e molli i lor canali! Sembrano così innocenti, così quieti. A un tratto infuriano, come torrenti di secoli. E con quei nomi! Affluenti tutti dell'Arno; ove, quand'essi sfociano nel padre, sorge, per tutta Toscana, un paese che invariabilmente porta il nome di Ponte: Ponte a Ema, Pontedera, Ponte a Elsa, Ponte a Nievole, Ponte a Serchio...

Qui l'Elsa mugge, la strada è impraticabile. Non c'è che da rinserrarsi in casa, egoisticamente. Il vino bolle nei tini, il grano è al sicuro. Hanno acceso dei grandi fuochi in tinaia per mantenere intorno al vino nascente la temperatura opportuna. Hanno disposto nei granai il cruschello per

... LA PIAZZA SI CHIAMA, O MEGLIO SI CHIAMÒ DEGLI ARANCI... *(Fot. Stefani)*

prepararne il mangime alle bestie. Tutto è pronto. E come noi, sia detto con sopportazione, rientrano i bovi; enormi, quadrati; che trainano questi caratteristici carri della campagna senese, a sbarre rosse, come gabbie colossali. Questi bovi del Senese, pascenti l'antica terra etrusca, hanno veramente quasi una maestà... egizia: sembrano possenti e indistruttibili come, salvognuno, piramidi. E che corna!

Per ora, ho detto, rimaniamo in villa. Lasciamo la fattoria, e muoviamo i venti passi per il grande viale di cipressi. Qui tutte le ville hanno cornice o viali o adornamento di cipressi. Qui, come dappertutto in Toscana, il cipresso è un *genius loci*, l'albero tutelare, messo a veglia non di campisanti, ma di campi sani, non di case della morte, ma di ville dei vivi. Alcuni sottili e soli come monaci erranti: altri in

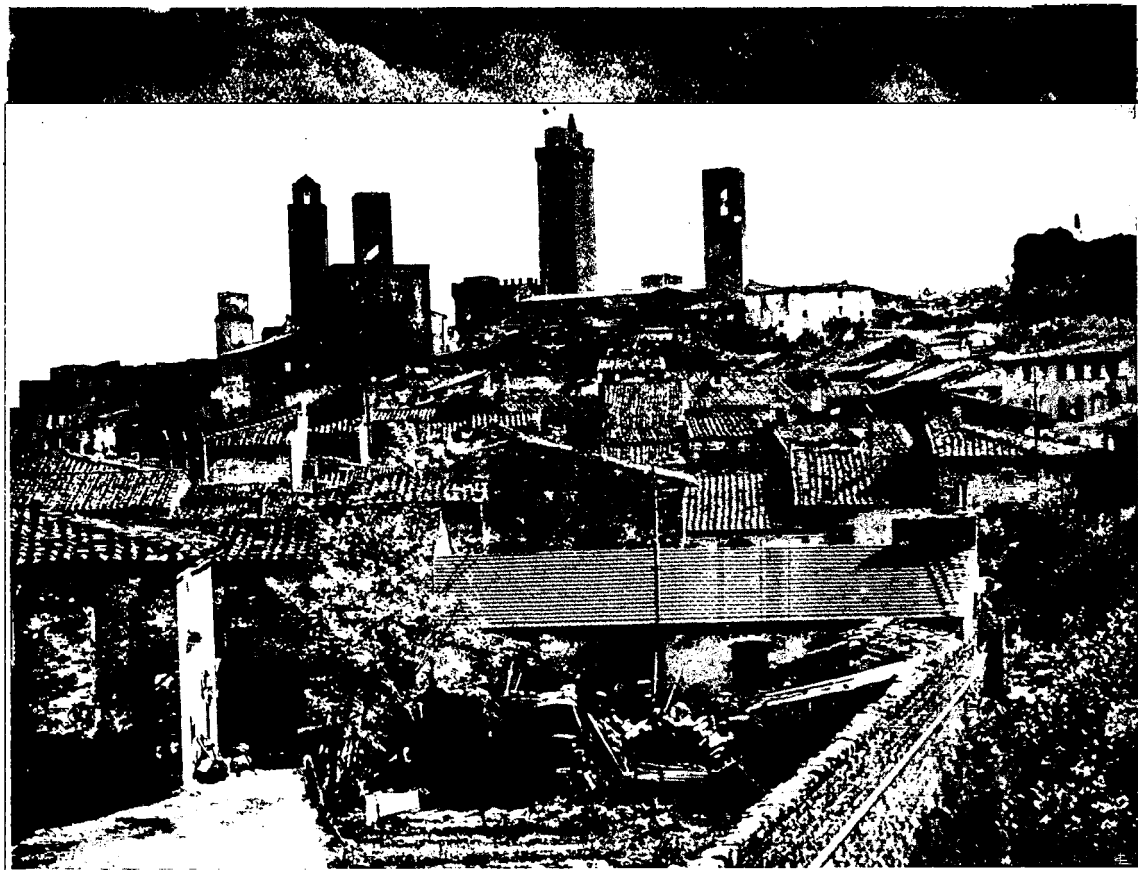
ni, le figure e i cortei dispersi, come noi ci disperderemo, sommersi dal flutto dei giorni...

Di sopra, sugli spalti, tra i merli, mi parve che si aggirassero ancora gli armati; come quando Francesco Ferrucci diceva che Oliveto « assai lo molestava alle spalle ». E la pioggia scrosciava sugli embrici verdi di muffa: e lontano mi pareva di vedere l'Arbia colorata in rosso. Ma no, tutto era grigio, solo le creste di Siena a ovest mettevano in quel grigio come un'ombra più cupa...

Se Oliveto è un castello, un'altra villa a pochi passi da San Gimignano fu cenobio, e così si chiama ancora: il Convento. E' chiusa fra i cipressi anch'essa, ha dei chiostri per giardino, ha le finestre a bifora e le logge a colonne, e una torre merlata che pare un' orazione e una sfida. Tutto qui è religioso, ripeto. In Vico di Elsa la villa chiude una cappel-

NELLA PIAZZA VERDE, IL ROSSO PALAZZO DEI CYBO. - SOTTO, LA ROCCA. *(Fot. Stefani)*

fila come monaci oranti. Monaci con moglie, però. Chè qui chiaman cipresse quelli a rami più espansi, non diritti verso l' alto, ma allargati verso le prode. E delle cipresse, tondute, fanno siepi, uguali a quelle del bossolo, di una rara eleganza e di un verde perenne. Un po' funereo, direte. Ma qui, anche, tutte le ville furono un tempo o castelli severi o severi conventi. Il monachismo qui non era soltanto negli alberi: e dura. Oliveto era un castello: vi passò Paolo III Papa Farnese, soggiornandovi, in via pel Concilio di Trento. Fu ieri che ho rivisto la stanza e il letto ove dormì. E mi parve che la sanguigna figura di Pier Luigi entrasse, ad aprire i cortinaggi al suo Santo Padre. A riscontro, una lapide nel salone ricorda la visita di un bonario Granduca Leopoldo e della sua gentile figliola. E io immagino, nei secoli vicini o lonta-

... SAN GIMIGNANO LEVA LE SUE TORRI QUADRATE, COME IN ORDINANZA DI GUERRA... *(Fot. avv. E. Biagini)*

TRAVERSIAMO LA CITTA', DA UNA TORRE ALL'ALTRA, OLTRE LE DIVERSE SUE CINTE, OLTRE LE SUE DIVERSE PORTE... *(Fot. E. Biagini)*

lina deliziosamente affrescata da Giovanni da San Giovanni, con la Vita della Vergine. A nessuno verrebbe in mente che in un cantuccio di terra ignorata si possa scoprire un simile tesoro che ricorda il Gozzoli, il Ghirlandaio, i più celebri, i più meravigliosi. E' come se la bellezza qui prorompa per miracolo, dovunque...

Quante ville! E come queste fattorie sono pingui! E come i vini sono sapidi! Qua tutto, oltre che religioso, è sapido e fiero: e tutto vi ha un gusto di battaglia. Siena laggiù conserva intatte le sue contrade e le sue zuffe di popolo: Volterra fra le sue balze si stringe nel suo irto Medio-Evo, neppure addolcito dalla levigatezza del suo moderno alabastro: San Gimignano leva le sue torri quadrate, come in ordinanza di guerra...

E poi, i miracoli dell'arte fioriscono. Sono stato pur ieri a rivedere in quest'ultima città, quell'altra più divina e più nota Cappella di Santa Fina. Malgrado il giorno piovoso la luce è buona. Pare che si irradii dalle pareti dove sorride l'ineffabile grazia della Santa giovinetta. Ecco i chierici, ecco i vecchi, ecco le donne del paese raccolti tutti intorno a lei, dalla cui mite agonia i miracoli sbocciano... Ai suoi piedi il chierico più vigile già ne conta tre sulle dita. Tutta l'arte di quei pittori magnifici e ingenui è qui, in questi affreschi del Ghirlandaio: nella loro visione delle cose celesti, mescolata alla realtà delle cose terrene. La fantasia si mantiene nel cerchio della piccola umanità: il sentimento non dimentica gli umili fatti, i modesti aspetti concreti. Per questo noi ci inteneriamo tanto a vederli. Ci sentiamo noi, e li sentiamo loro, piccoli e grandi, estatici e ciarlieri, mistici e pratici. E il cielo si rilega alla terra; e l'arte ci appare deliziosamente opra di tutti i giorni; come il cibo che si mangia, come l'aria che si respira...

Così, in Sant'Agostino, gli affreschi del Gozzoli. Traversiamo tutta la città, da una torre all'altra, oltre le diverse sue cinte, oltre le sue diverse porte: raggiungiamo la chiesa deserta. E la vita del Vescovo di Ippona ci si ripresenta davanti con quei quadri mirabili che ce lo mostrano ragazzo àlla scuola, navigatore di mare, oratore, dottore, taumaturgo beato...

Le ore fuori scorrono indarno. Il tempo è abolito, quasi vivessimo in una pace perenne; e gli occhi assorbono colori e forme, come un oblio...

COSIMO GIORGIERI CONTRI

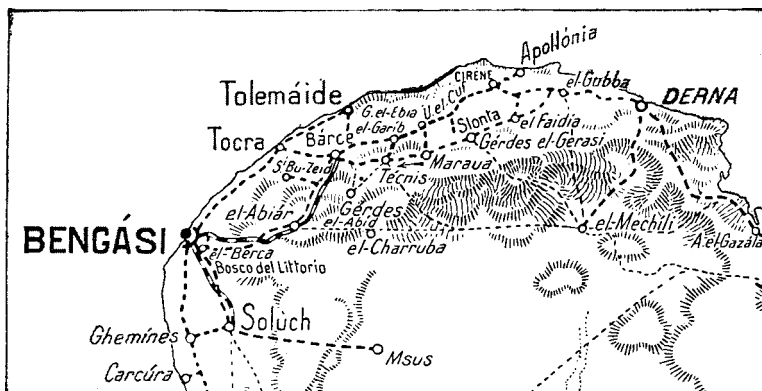
RESTI DELL'ARCO TRIONFALE. *(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Or.)*

S C A V I I N L I B I A

T O L E M A I D E

Tolemaide è il nuovo cantiere di scavi e restauri creato in Libia da S. E. il Governatore Maresciallo Italo Balbo.

La città ebbe nella Pentapoli illustre, che non è altro che la Cirenaica, un posto di primo piano, specie negli ultimi tempi dell'Impero romano.

Vasta, ricca, è un campo in cui storia ed arte si delineano con caratteri di grande rilievo, sia per l'innesto di romanità nel sangue greco, sia per l'affermarsi del cristianesimo nel suo territorio.

Quello che si suole chiamare tardo Impero è il periodo che s'inizia dopo l'imperatore Costantino e che è stato considerato di decadenza. A questo giudizio non è sfuggita nemmeno l'età dei Severi e degli altri imperatori del III secolo. Ma tutti ora ci accorgiamo che conviene far luce maggiore su tale interessantissima anche se oscura epoca e renderle francamente giustizia piena.

L'arte che dai Severi — per rimanere entro i confini pratici e metodici che ci vogliamo assegnare — va fino agli ultimi decenni del V secolo, è mal nota. Occorre sviluppare gli scavi relativi a questi tre secoli, avvicinarsi con simpatia al particolare

L'ANFITEATRO ALL'INIZIO DEGLI SCAVI. *(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Or.)*

LA VIA MONUMENTALE. *(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Or.)*

impulso che gli eventi, le idee e le istituzioni impressero nel loro corso, e impostare i problemi di maggior conto.

Tolemaide risponde in pieno a tale scopo. In più, presenta l'interesse di costituire il crinale fra i Libi d'Oriente e d'Occidente, oltre che fra l'ellenismo e la punicità: doppio fenomeno geografico e storico, cui corrispondono i nomi delle due regioni di Cirenaica e Tripolitania, che Roma poi avvicina e fonde nel grandioso crogiuolo del suo universalismo.

L'antefatto della romanità in Tolemaide è degno di studio: è la civiltà che, iniziatasi con i successori di Alessandro Magno (323 av. C.), si può, sempre convenzionalmente, concludere con la caduta della monarchia tolemaica in Egitto (30 av. Cr.). Oltre a ciò, Tolemaide, fondata o da Tolomeo Filadelfo o da Tolomeo Evergete, si presta molto ad essere studiata sotto tale aspetto.

MAUSOLEO ELLENISTICO. *(Fot. Caputo)*

PILONE DELLA LATOMIA MASSIMA. *(Fot. Caputo)*

Infine, i primi secoli dell'Impero sono in essa pure rappresentati; dalla qual cosa si comprende come a Tolemaide, data l'imponenza degli edifici e i primi eccellenti risultati di scavo, sia riserbato un avvenire scientifico e turistico pieno di grandi e ben fondate speranze. Il sistema di gallerie che rende la policisterna di Tolemaide il più grandioso serbatoio d'acqua di tutta l'Africa, è una visione solenne e ad un tempo pittoresca, a causa delle luci che piovono dall'alto, come delle policrome iridiscenze che l'intonaco delle pareti, con il tempo e l'umidità, ha andato assumendo.

Nella lunga pianeggiante estensione urbana, cui fa da scena di fondo la cortina delle colline, le due colonne del Foro costituiscono una placida nota romantica.

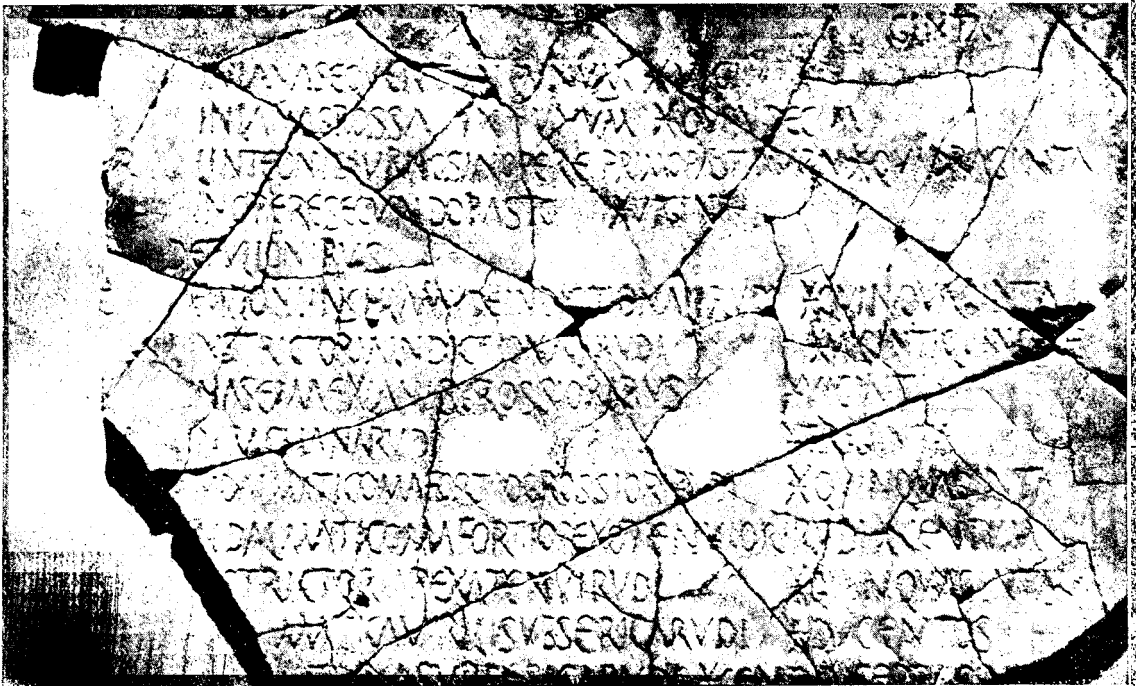
Vicino, lo squarcio biancheggiante della via Monumentale è quasi un solco aperto nella storia; i monumenti e i nomi degli imperatori Graziano, Valentiniano, Arcadio ed Onorio si vivificano nell'azzurra atmosfera della costa. Dediche, titoli, epigrafi, attestano sentimenti di devozione, orgogli di conquiste, provvide legislazioni.

Sculture patinate dai secoli in gradazioni eburnee ritrovano il sole che avevano perduto; le sette Menadi, varie nella danza, nel ritmo, nel gesto, pare vogliano riprendere le loro cicliche evoluzioni e trascinarci in un entusiasmo che non ci estranea

LA VASTA E RIDENTE OASI DI TOLEMAIDE. *(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Or.)*

UNA DELLE GRANDI PITTORESCHE CISTERNE. *(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Or.)*

UNA DELLE TAVOLE DELL'« EDITTO SUI PREZZI ». *(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Or.)*

L' ABSIDE DELLA BASILICA LIBERATA IN TUTTA LA SUA ALTEZZA.

(*Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Orientale*).

dal loro mondo dionisiaco, ma ce lo fa rivivere in sede di squisita inconfondibile bellezza.

Le torri di Porta Teuchira, rese eleganti dalle lisce bugne, segnano il naturale accesso agli scavi con una ben rara e genuina monumentalità. Si visitano con una gradita ansia di imparare, ammirare, commuoversi. Si lasciano con l'ancor viva insistenza, nella sensibilità cerebrale, del dolce vagare da una immagine all'altra, da un pensiero all'altro, che Tolemaide ha in noi magicamente suscitato.

Dalla pagina di vita economica, che ci spiega dinanzi la tavola di marmo dell'« Editto sui prezzi » promulgato da Diocleziano, si corre con lo sguardo alla figura di Minerva armata, che volentieri vien fatto di associare al ricordo del ferreo imperatore.

Nudi, panneggi, colori, masse, scultura, architettura, pur essendo frutto dei primi scavi, hanno già una loro cornice, per il mutuo corrispondersi di creature della stessa civiltà e della stessa terra.

Un giorno tutto sarebbe crollato di fronte all'irrompere delle nuove barbariche forze. Ma tut-

LA STUPENDA CORIFEA DELLE SETTE MENADI DANZANTI.

(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Orientale).

to si sarebbe strenuamente difeso, sì che, oltre il crollo, sarebbe rimasto l'insegnamento, lo spirito, al pari di un seme formatosi dopo il fiore perito, che avrebbe poi sviluppato la sua latente fecondità: Roma.

Sinesio, che ragiona e canta in greco, ma pensa, sente, si agita, combatte come un romano, Sinesio, vescovo di Tolemaide e metropolita di Cirenaica, è campione classico e cristiano, poeta, soldato, filosofo e presule, nella cui potente personalità Tolemaide esprime l'invitta e invincibile signoria della civiltà nostra.

Sembrava che l'illusione del perpetuo, cui — per una curiosa proiezione del presente nel futuro — si abbandonavano gli antichi nelle loro iscrizioni monumentali, si fosse dimostrata, dopo la rovina delle città e il suo seppellirsi sotto le proprie macerie, irreparabilmente fallace.

Ora le stesse iscrizioni, in virtù di un miracolo gentile, ritornano alla luce e dicono che l'immortalità è vera e Roma è eterna.

GIACOMO CAPUTO

ASMARA, EMPORIO dell' A. O. I.

Il Fascismo ci ha abituati a vedere in patria miracoli, si può dire, quotidiani e a non stupirne; città sorgere d' improvviso, come per incanto; altre, grandi e piccole, borghi e villaggi, rinnovarsi, attrezzarsi, estendersi, abbellirsi; strade e ferrovie, porti e opifici recare in ogni recesso della Penisola più nutrienti linfe; nuove messi maturare là dove regnava la desolazione. L'impulso vivificatore, sin dall'inizio delle operazioni militari, si è esteso all'Impero, ove le proporzioni del lavoro da compiere sono enormi, non solo per la vastità del territorio, ma anche perchè, in un paese chiuso da millenni a ogni influsso di civiltà, tutto è da fare *ab imis*.

Chi scrive ha, per incarico del Touring, la fortuna di assistere da vicino allo spettacolo grandioso che l'Italia costruttrice e colonizzatrice sta offrendo in questo momento in Etiopia; spettacolo che rinnova, in perfetta disciplina e sotto l'egida di una gloriosa bandiera, l'epopea della marcia verso l'Ovest americano, lungo i « grandi sentieri ». E' veramente tutto un popolo che urge alle porte dell'Impero, armato, più ancora che degli strumenti della tecnica moderna, di una fede intima e operante nel suo Capo e in se stesso, ansioso di estendere a questi immensi orizzonti l'anima della patria. Il fenomeno è così imponente e così complesso, e gli avvenimenti si susseguono con tale rapidità, che una sintesi diviene, non che ardua, impossibile. Non rimane, dunque, al modesto osservatore che annotare fedelmente i dati, i fatti e le immagini che quotidianamente lo colpiscono, trascegliendo fra essi i più adatti a dare un' idea definita del fervore di opere al quale partecipa.

... IL VIGILE AI CROCICCHI... (Fot. Ing. [illegible]no)

La valorizzazione dell'A. O. I. — è stato detto infinite volte — è anzitutto un problema di strade; ed è perciò che i nostri soldati ricevettero, insieme col fucile, il piccone e la pala del terrazziere, strumenti familiari, del resto, agli Italiani, usi ad aprire strade in ogni continente. Già oggi l'Impero è tutto intersecato da strade o da piste aperte dalle autocarrette, migliorate dal passaggio stesso degli autocarri: schiere di soldati e di lavoratori le vanno trasformando in perfette autostrade, lungo le quali affluiscono le merci di prima necessità e i mezzi dell'avanzata.

Non altrettanto nota è la funzione dei centri, dai quali le vie si irradiano e che debbono alimentare le colonne dei pionieri d'ogni bene indispensabile alla vita civile.

Asmara — da quasi mezzo secolo capitale di una piccola anemica Colonia e già organizzata, nella sua modestia, a vita italiana — è il più cospicuo esempio di centro irradiatore, di vasto emporio. Se Massaua è il porto, Asmara è il deposito e il mercato, oltre che la città ove il clima e le comodità sono, in sostanza, molto simili a quelli di una qualsiasi cittadina d'Italia. Qui necessariamente, e non altrove, dovevano affluire o far tappa Comandi, truppe e servizî, commercianti, industriali e lavoratori.

I vecchi coloniali hanno visto così la loro piccola Asmara, quieto e idillico soggiorno, trasformarsi in pochi mesi in un

SOPRA: LA PARTE S. O. DI ASMARA. IN PRIMO PIANO, IL VIALE B. MUSSOLINI; NELLO SFONDO, I QUARTIERI NUOVI. - SOTTO: LE PARTI N.O. E O. DELLA CITTA'. IN ALTO, A SINISTRA, LA ROSSA RUPE DEL FORTE BALDISSERA. *(Fot. G. Vota - Febbraio 1937-XV)*

carosello rombante di motori, stiparsi di gente, cingersi di una corona di costruzioni provvisorie, di baracche e di tende. Quale mai dei vecchi esercenti asmarini prevedeva di dover ricorrere, il sabato sera e la domenica, al cartello « Sospeso il caffè fino a sfollamento »? Chi avrebbe immaginato la coda al ristorante, al caffè, alla posta, dal tabaccaio, dal barbiere, nei negozî, e il vigile ai crocicchi? Non è da stupire, dopo ciò, che il trovare alloggio in città sia impresa ardua; ogni nuovo arrivato ne fa l'esperienza. Stupisce, invece, che tutti « vadano a posto » abbastanza rapidamente e che, anzi, vi sia chi riesca a trasferire qui la famiglia. Miracoli della virtù d'adattamento e merito incontestabile anche del vicendevole aiuto.

Com'è noto, Asmara si adagia a 2371 m. di altitudine su un altopiano lievemente ondulato, che ad Ovest digrada, per successive terrazze, verso il Bassopiano Occidentale e verso la grande piana del Sudan, e ad Est, a soli quattro km. dalla città, precipita con un alto e scosceso ciglione verso il Mar Rosso. Non era che un minuscolo villaggio abissino, sebbene temporanea sede di Ras Alula, quando, il 3 agosto 1889, il Gen. Baldissera la fece occupare come posizione strategica dominante; e solo nel 1897 Ferdinando Martini vi trasferì da Massaua la capitale.

Il clima è gradevolissimo e tonico. La temperatura è mite di giorno e fresca di notte; l'aria, quasi sempre leggermente mossa, è pura e secca, come e più che a pari altitudine nelle nostre montagne; la luce, splendente. Solo in inverno, qualche volta e specie di sera, sale dalle pendici orientali una nebbia, che fa ricordare con nostalgia le nostre città settentrionali; ma si tratta di poche ore, e al mattino l'azzurro è anche più terso e cristallino. Le precipitazioni sono scarse: 500 mm. annui, distribuiti nei mesi di aprile e settembre. I dintorni offrono, soprattutto all'automobilista, mète di vivo interesse: chi ama lanciarsi a forte velocità sui grandi rettilinei ha, e più avrà a programma stradale compiuto, una scelta ampia di splendidi itinerari. E' quanto basta, e ne avanza, per fondare la reputazione di una eccellente stazione di soggiorno, tanto più preziosa in quanto situata a breve distanza dal-

LA PARTE N.E. DI ASMARA. AL CENTRO, IN DIAGONALE, IL CORSO DEL RE, CHE PORTA ALLA STAZIONE E ALL'AUTOSTRADA PER MASSAUA. IN ALTO, A SIN., L'ABITATO INDIGENO. LA PIAZZA COL CHIOSCO E' LA PIAZZA M. BIANCHI. *(Fot. G. Vota - Febbr. 1937-XV)*

la riva del Mar Rosso e dal Sudan. Facendo centro all'Asmara, in un clima alpestre sano e vivificante, l'automobilista ha l'Africa vera a poco più di 100 km., tutta l'Africa, da quella tropicale delle foreste, ricche di grande selvaggina, a quella montana dagli immensi orizzonti.

Ognun sa che all'Asmara si sale da Massaua sia per l'ardita ferrovia completata nel 1911 e ora percorsa da rapide e comode littorine, sia per l'autostrada asfaltata, che ora sostituisce l'ardua carrozzabile, la quale pure vide sfilare giornalmente le migliaia di autocarri recanti uomini, armi, munizioni, viveri alla fronte. Alle due vie

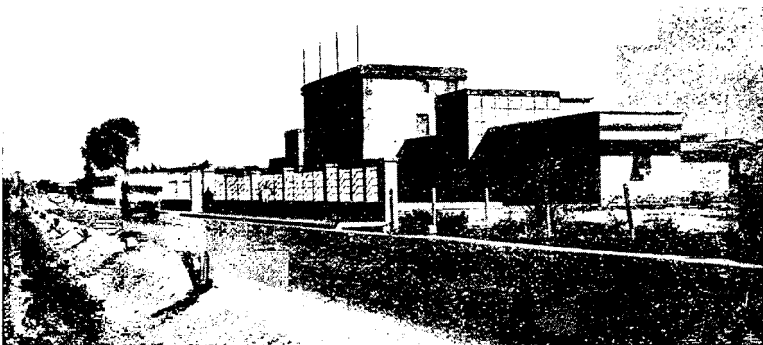
ASMARA: UN SETTORE DELLA CITTA', DI COSTRUZIONI PER LA MAGGIOR PARTE PROVVISORIE, SORTA COME PER INCANTO VERSO GODAIF, IN SEGUITO AL RAPIDISSIMO AUMENTO DELLA POPOLAZIONE NAZIONALE. *(Fot. G. Vota - Febbraio 1937-XV)*

si aggiunge ora un terzo mezzo di trasporto per le merci, la teleferica Massaua-Asmara, già in funzione fino a Ghinda. La lunga continua salita di 120 km. è quasi necessaria a predisporre animo e fisico. Quando, superata quasi senza avvedersene la massima quota (m. 2400 circa), si sbocca sull' altipiano e si scende lievemente nell' ampia conca svasata di Asmara, tutti assaporano l'aria fine, frizzante e profumata di eucalipti e spalancano gli occhi dinanzi a questo lembo d'Italia in terra africana.

Asmara, «bosco fiorito» nell'idioma dei Tigrini, per goder la tua bellezza occorre raggiungerti nelle prime ore d'un freddo mattino di plenilunio, quando una nebbiuzza argentea sfuma i contorni delle basse case; traversare le tue vie silenziose nella breve tregua antelucana; salire al tuo fiorito quartiere dei villini, ove è presente la patria nelle linee dell'architettura e nella disposizione dei giardini, ma soprattutto nell'atmosfera. Vi è chi non loda la scelta di Asmara come capitale della Colonia, chi avrebbe preferito un' atmosfera meno rarefatta; ma quasi tutti gli Europei trovano deliziosa questa cristallina chiarità, quest'aria d'altitudine, che mette un appetito formidabile e rinnova le energie, tanto facili a fiaccarsi in altri climi africani più miti.

Nell' apparente confusione delle varie tendenze e dei successivi periodi costruttivi, la città ha un suo stile architettonico. Non molto si rintraccia di coloniale nella città italiana, nettamente separata da quella indigena, che s'addensa attorno a un monticello a Nord; se non forse l'uso frequente delle coperture in lamiera di zinco, in eternit o simili.

La città è essenzialmente costituita da una lunga via diretta da Est a Ovest, il Corso del Re, intersecato da più brevi trasversali e fiancheggiato più a Sud dall'ampio Viale Mussolini, su cui sorge l'imponente Cattedrale. Il Corso del Re, assumendo il nome di Corso Ferdinando Martini, sale in curva sulla groppa di una collinetta, ove sono raccolti i principali edifizi del Governo della Colonia. Ivi si biforca: un ramo scende di fronte alla rossa rupe del Forte Baldissera e si dirige verso Cheren; l'altro, che ha preso

IL MAGGIOR PUNTO DI TRAFFICO DI ASMARA, ALLA CONFLUENZA DEL VIALE B. MUSSOLINI, DEL VIALE E. DE BONO E DEL VIALE F. CRISPI. *(Fot. G. Vota)*

LA MODERNA COSTRUZIONE DELLA STAZIONE DI CONCENTRAMENTO OPERAI A GODAIF, SOBBORGO A S. DI ASMARA. *(Fot. G. Vota - Febbraio 1937-XV)*

IL VIALE F. CRISPI AD ASMARA. A SINISTRA, IL CIRCOLO UFFICIALI; IN FONDO, IL FORTE BALDISSERA. *(Fot. G. Vota - Febbraio 1937-XV)*

I GIARDINI PUBBLICI E IL PALAZZO DEL GOVERNATORE VISTI DALLA SCALINATA DEL COMANDO TRUPPE. *(Fot. Marcellini)*

IL DEGGHE' SALAM, CARATTERISTICO E PITTORESCO INGRESSO ALLA CHIESA COPTA DI ASMARA. *(Fot. Marcellini)*

il nome dal Maresciallo d'Italia De Bono, s'avvia a Sud. A sinistra è il Viale Mussolini e tutto il quartiere dei villini, i quali, in realtà, sono spesso belle e rispettabili ville.

L'attrezzatura di pubblici edifici e servizi — scuole, ospedali, mercati, ecc. — cospicua per l'Asmara d'un tempo, è ora insufficiente per i bisogni rapidamente cresciuti. Ma si sta lavorando in ogni campo, e il miglioramento è sensibile, si può dire, di giorno in giorno. E' stato di recente approvato il nuovo piano regolatore, che disciplinerà, secondo idee moderne, l'attività costruttiva, la quale già si manifesta imponente. Superfluo osservare che lo stile della nuova Asmara, come di tutte le città che vanno sorgendo nell'Impero, sarà il '900, inteso con misura e spesso ispirato al solido buon gusto italiano.

Non è qui il caso di soffermarsi sull'edilizia vera e propria; assai più interessante, perchè caratteristico, anzi unico, è l'aspetto della città provvisoria sorta ai margini dell'Asmara pre-imperiale e compenetrata in essa ovunque fosse uno spazio disponibile. La cintura è continua, ma, come logica vuole, le costruzioni provvisorie si sono addensate lungo le direttrici di maggior traffico e attorno ai magazzini di rifornimento. Così, la strada che dall'Asmara si dirige a Sud verso il bivio per Decamerè-Macallè da un lato e per Addi Ugri-Adua dall'altro, è quella lungo la quale più si sono estesi i baraccamenti.

Un traffico intensissimo di automezzi, in prevalenza autocarri (pesanti Fiat 34, vecchi e onorandi ma sempre vegeti 18 BL, nuovissimi RO Lancia, Ceirano, Alfa Romeo, ecc.) sfila per questa massima arteria dell'Impero, tra due ali ininterrotte di baracche di legno o di metallo, che ospitano società di trasporti, imprese di costruzioni, agenzie di pneumatici, officine di riparazioni, rappresentanze di prodotti di largo consumo. Una deviazione frequentatissima giunge al Campo Polo, una intera città automobilistica, con un autoraggruppamento, un autoparco e la grandiosa officina di riparazioni dell'Intendenza. A levante sorge la più potente delle tre stazioni radiotrasmittenti; e a circa 3 km. è la stazione d'arrivo della teleferica, non lontana dal campo d'aviazione « U. Maddalena », ove fanno tappa i grandi aerei delle linee postali.

Le fotografie qui riprodotte di-

NELLE VICINANZE DI GODAIF, DOVE TROVANSI ANCHE GLI ALLOGGI DEGLI AVIATORI DEL VICINO CAMPO « U. MADDALENA ». *(Fot. G. Vota - Febbraio 1937-XV)*

spensano da una descrizione che, del resto, riuscirebbe scarsamente efficace. Tutt'al più si può aggiungere che questa città, avente in parte carattere di provvisorietà, lascia un'impressione tutt'altro che sgradevole: ovunque regnano ordine e pulizia, e dovunque si ha occasione di ammirare una genialità tutta italiana nel trarre partito e persino motivi di decorazione da materiali bruti e da oggetti di rifiuto.

Qui fanno la loro prima comparsa gli «spacci» che, scaglionati lungo le strade, seguono da vicino reparti e centurie di lavoratori. Tutta la gamma della produzione nazionale dei viveri in conserva (carne, tonno, sardine, frutta, marmellate in scatola, latte condensato, biscotti, legumi, ecc.) vi è rappresentata, con i vini di Toscana o di Piemonte (grande esposizione di spumanti), birra delle più varie marche, aranciate e limonate, acque minerali (si trovano qui acque delle sorgenti anche meno note), tabacchi, fiammiferi, candele, matite, penne e inchiostro, cartoline e carta da posta aerea, oggetti da toletta, chincaglierie varie e materiale fotografico. A proposito di fotografia, è notevole il numero dei laboratori di sviluppo e stampa; tutti sono colmi di lavoro. In realtà, moltissimi tra i militari e tra i civili sono provvisti di apparecchio fotografico, non di rado di elevato costo. Sarà indubbiamente anche questo un contributo alla diffusione della conoscenza dell'Impero.

Una recente disposizione condanna tutte o quasi tutte le baracche alla scomparsa entro breve termine. Al loro posto sorgeranno capannoni in cemento, ville e casette, chè i grandi caseggiati sono, per ora almeno, riservati al centro. L'incremento eccezionale, necessariamente un po' disordinato, si consoliderà, dunque, conservando alla città il suo simpatico carattere di città-giardino.

La pubblicazione di dati statistici è stata sospesa dal principio delle operazioni, nè è stata sinora ripresa. Non è, quindi, per ora possibile appoggiare su cifre attendibili un'illustrazione analitica di questo repentino potenziamento della città.

AUTOSTRADA ASMARA-MASSAUA, NEL TRATTO ASMARA-NEFASIT *(Fot. Ing. Bulano)*

Qualche dato approssimativo servirà tuttavia a darne un'idea. La popolazione bianca dell'Asmara era di 3800 persone circa al principio del 1935; nel maggio dello stesso anno era già salita a 15.000 e ora supera i 30.000, esclusa naturalmente la guarnigione e le centurie dei lavoratori. Se si tiene calcolo di queste due categorie nel perimetro dell'attuale Comune, recentemente ampliato, la popolazione nazionale sale a circa il doppio; e se poi si aggiungono gli indigeni e assimilati, si giunge facilmente a un totale di 100.000 abitanti. Ma neppure con questo si avrebbe un'impressione esatta dell'importanza della città, se non si ricordasse che su Asmara hanno gravitato per rifornimenti, durante le operazioni, varie centinaia di migliaia di uomini, soldati e lavoratori, e molte migliaia ancora vi fanno capo da centinaia di km. di distanza.

Asmara ha, come s'è detto, funzione preminentemente commerciale, di emporio e di smistamento. Le ditte nazionali regolarmente inscritte al Commissariato dello Hamasièn sono

ASMARA - IL FIORITO QUARTIERE DEI VILLINI. *(Fot. Sussich)*

oltre 8000; testimonianza questa della pronta e fattiva collaborazione dei ceti produttori del Paese all'impresa africana.

Chi sfogliasse l'elenco delle ditte inscritte, preparato dal Commissariato, noterebbe nella grandissima varietà dei grandi e piccoli commerci la prevalenza dell'industria degli autotrasporti, esercitata, oltre che da alcune potenti Case, da una infinità di piccole imprese o di singoli autisti proprietari.

Durerà l'attuale fortuna di Asmara? Smobilitati molti reparti, avviati verso l'interno dell'Impero lavoratori e mezzi tecnici e di trasporto, quella che fu il quartier generale della guerra italo-etiopica dovrà ritornare alla sua quieta vita d'un tempo non lontano? E' questa la domanda che molti si pongono. Ma chiunque osservi con attenzione la realtà d'oggi, discerne facilmente le attività occasionali fatalmente destinate a scomparire da quelle dovute a cause permanenti e perciò suscettibili di sviluppo. A giudizio di molti, non si avrà una diminuzione di attività, ma bensì una trasformazione e un assestamento. Il « vantaggio » che Asmara ha, nella sua organizzazione, su tutti i centri della metà settentrionale dell'Impero sarà facilmente mantenuto e consolidato: ogni progresso dell'Impero si ripercuoterà in una maggiore prosperità di quella che sarà la seconda città dell'A. O. I.

E, se è lecito esprimere una convinzione personale, Asmara è destinata a diventare, oltre che l'emporio dell'Eritrea, del Tigrai e di parte dell'Amara, un centro di soggiorno e di cultura, con scuole, istituti di educazione, nonchè alberghi e villini. Tanto più necessari questi ultimi, in quanto la posizione e il clima designano Asmara come centro di primissima importanza anche nel turismo dell'Impero.

GIUSEPPE VOTA

ASMARA, VISTA DAL SERBATOIO DEL TUCUL DI RAS ALULA: QUASI AL CENTRO, LA CATTEDRALE. *(Fot. Marcellini)*

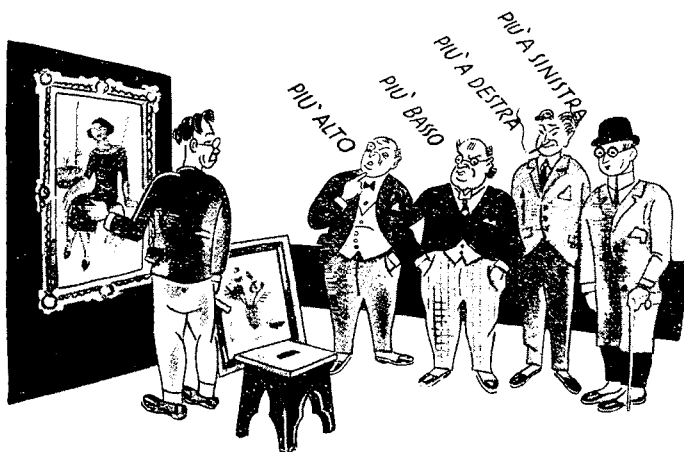
Come nasce un'esposizione

Il titolo non tragga in inganno: qui infatti non s'accenna alla grande Esposizione Universale che per iniziativa del Duce si prepara a Roma, ma si vuol piuttosto illustrare ai Lettori, attraverso la vivace rievocazione di un egregio pubblicista che per lunga esperienza conosce i piccoli segreti ed i curiosi retroscena d'una mostra d'arte moderna, la nascita d'una qualsiasi di tali esposizioni minori.

Il pubblico che si reca a visitare un'esposizione, vedendola bene arredata e ben disposta, non si pone neppure la domanda di come e attraverso quali contrasti tutto appaia in ordine perfetto. Esso trova la cosa naturalissima, vorremmo dire automatica, e si affretta a cercare, scoprire e mettere in rilievo i difetti. Si sarebbe dovuto e potuto fare così e così; questo non va bene, quest'altro nemmeno. E certamente se si proponesse al facile censore di fare lui quello che gli altri non hanno saputo fare, non riuscirebbe a nulla.

Come nasce un'esposizione? Innanzi tutto, di esposizioni ce ne son tante e di tante specie, che occorre precisare. Noi vogliamo discorrere di quelle più difficili, di quelle di arte contemporanea. Vi è, di certo, una fase iniziale che consiste nella formazione di un Comitato d'onore o di azione, che è un bene o un male — a seconda dei punti di vista — comune tanto alle esposizioni industriali, agricole, di arte antica, che a quelle di arte contemporanea. Ma, poi, entra in campo l'elemento *espositori*, che, quando non si traduce in prodotti industriali o agricoli, o in capolavori di artisti morti, e, quindi, tranquilli, dà il maggiore e più preoccupante da fare.

Un'esposizione, o mostra d'arte contemporanea, nasce sempre da un'idea, e chi ha questa idea è colui che di solito la realizza. Ma perchè una mostra d'arte riesca, è necessario sia organizzata da uno solo, o da un piccolo Comitato che, avendo la massima fiducia in lui, gli consenta di fare quello che vuole.

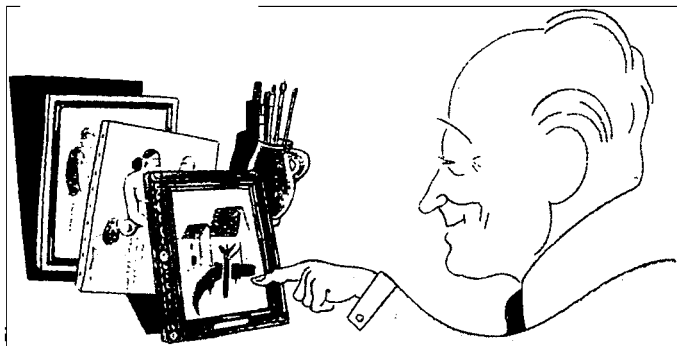
Risolto questo punto, occorre assicurarsi un locale: grave fatica quando non se ne ha uno proprio, come lo ha Venezia per le Biennali, come l'ha Milano per le Triennali, come l'ha Roma per le Quadriennali. Trovato il locale, ottenuto (tranne per le esposizioni fisse di Venezia, Milano e Roma, che l'hanno permanente) il necessario permesso dal Governo — e son pratiche lunghe e laboriose — va redatto un Regolamento che preveda tutto, e diramato agli artisti. E qui nascono i primi dissapori. Bisogna avere, oppur no, degli artisti *invitati?* E' il problema più spinoso. Se si risolve negativamente, con lo stabilire che tutti debbano « passare Giuria », i più illustri, i più quotati, quelli, cioè, che formerebbero il nerbo della Mostra, non vi partecipano. E

LA COMMISSIONE DI COLLOCAMENTO.

A ROMA, MENTRE SI PREPARA UNA MOSTRA D'ARTE: L'ARMATURA DELLA GRANDE CUPOLA.

per farli partecipare è necessario sollecitarli con una lettera, che ha tutto il carattere d'un invito ufficioso. Allora è meglio stabilire che l'invito ci sia. E' la forma tradizionale, classica; tanti invitati, che possono mandare quello che vogliono, e tutti gli altri allo sbaraglio della Giuria.

Ma qui comincia la caccia all'invito. Ogni artista, anche il più umile, si crede in diritto di essere tra gli eletti, ogni artista desidera sottrarsi al verdetto dei suoi colleghi, che lo terrà nell'incertezza fino all'ultimo sull'accettazione dell'opera inviata con tanti sacrifici di lavoro, di tempo, di denaro. E la resistenza che un Segretario Generale deve opporre a questa valanga di postulanti, studiandosi di non ferirne la suscettibilità, è degna di un consumato diplomatico.

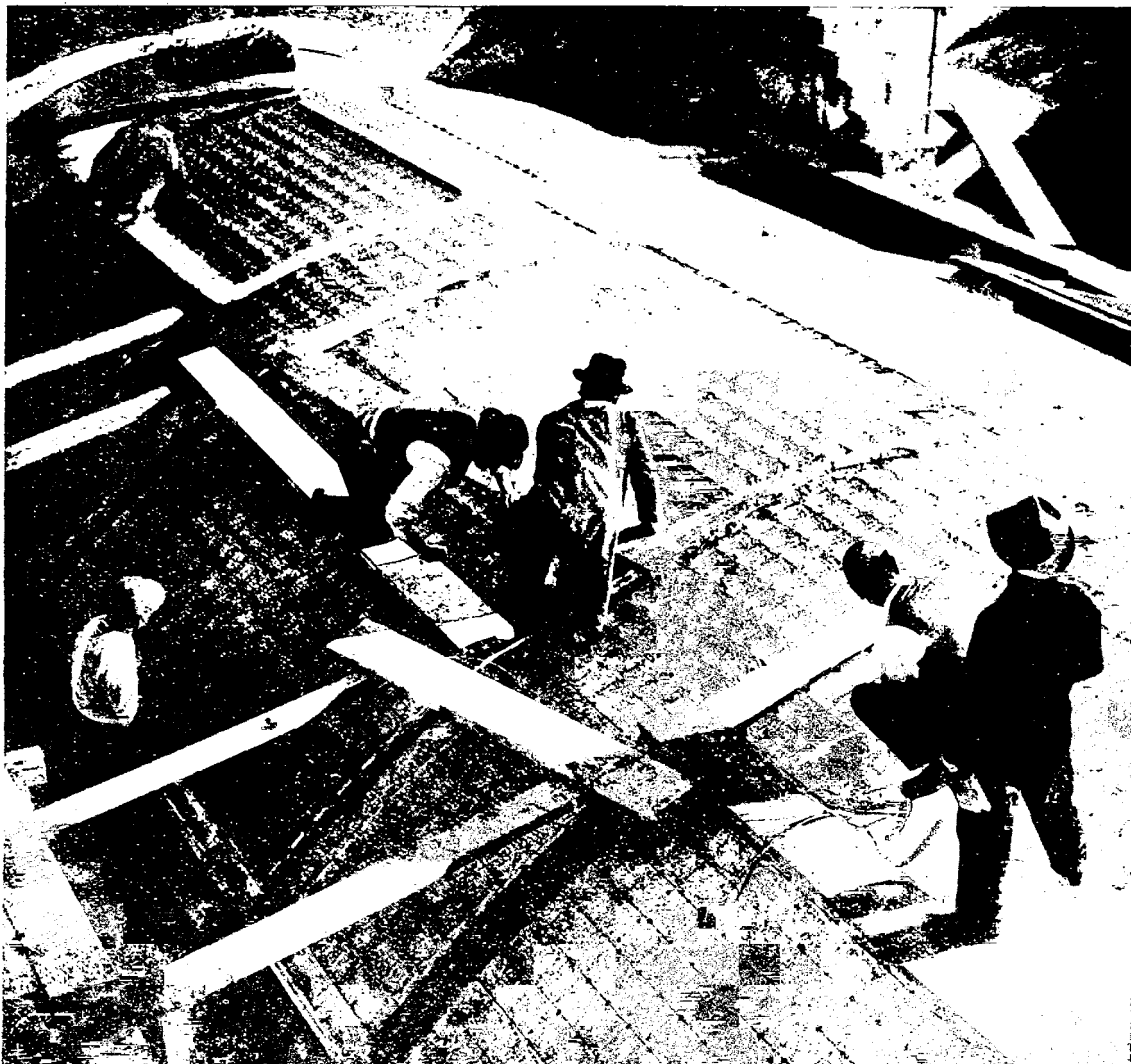
Ma, poi, gli invitati corrisponderanno? Questa è un' altra faccenda. Se si fa l'invito all'*opera*, se, cioè, si vuole veder prima quello che ciascuno ha stabilito di esporre, si finisce col creare un'altra Giuria, alla quale non tutti si sentono di sottoporsi, ma si è sicuri di ricevere cose presentabili. Se, invece, l'invito è fatto *al nome*, bisogna accogliere quello che arriva. Lo so, questi nomi andrebbero scelti in modo da garantire matematicamente opere indiscutibili. Ma l'artista, anche illustre, della bontà del cui lavoro si possa esser certi prima di averlo visto, non esiste. Di qui, discussioni della Presidenza, che ha fatto gli inviti, con la Giuria che vorrebbe ficcarvi il naso, poichè — dice — non è giusto scartare il quadro di un ignoto, quando si accetta quello di un invitato che gli sta a paro, se non al di sotto. Qualche volta la Giuria ha ragione: dimentica soltanto che il quadro mediocre dell'invitato porta una firma molto conosciuta, che pone la Presidenza al riparo di ogni addebito. Se egli si presenta male, peggio per lui: la critica e il pubblico lo giudicheranno.

Questo dell'invito, dunque, è il massimo sco-

MA HA DOVUTO, POI, TRASFORMARSI DA SOLO IN GIURIA AMBULANTE...

glio d'una Mostra d'arte contemporanea, uno scoglio che il pubblico nemmeno suppone. Venezia è stata l'unica a risolverlo. Abolendo l'invito? Mai più. Al contrario: facendo le sue Biennali unicamente per invito. Pare un controsenso, e non è. Siccome le Giurie non possono adempiere al còmpito loro se non quando tutte le opere sono giunte, e cioè, al massimo, una ventina di giorni prima della data stabilita per l'inaugurazione, il Segretario Generale d'una Mostra non può sapere come questa si presenterà se non all'ultimo momento, quando gli consegneranno le opere salvate dallo scarto. E poichè il vaglio è talvolta eccessivamente rigoroso, egli si trova spesso innanzi a un materiale troppo scarso. Allora deve, di accordo con la Giuria, cercare altri pittori, altri scultori, e questo all'ultimo momento, con le conseguenze che tutti possono supporre. Un danno simile non si poteva eliminare che abolendo la Giuria. E Maraini ha fatto questo. Ma ha dovuto, poi, trasformarsi da solo in Giuria ambulante, invitando, sì, tutti gli artisti che diano un certo affidamento, ma recandosi negli ultimi mesi precedenti alla spedizione delle opere, città per città, studio per studio, a vedere e a scegliere il meglio. In questo modo, ha potuto sapere in precedenza quello che con assoluta certezza avrebbe esposto, e, quindi, riparare in tempo agli eventuali vuoti. Ma egli fa le Mostre col sistema della dittatura, che è il migliore, come abbiamo detto, avendo un piccolo Comitato che si affida interamente a lui.

RIFACIMENTO DELLA CUPOLA NELLA ROTONDA DEL PALAZZO DELLE ESPOSIZIONI IN ROMA.

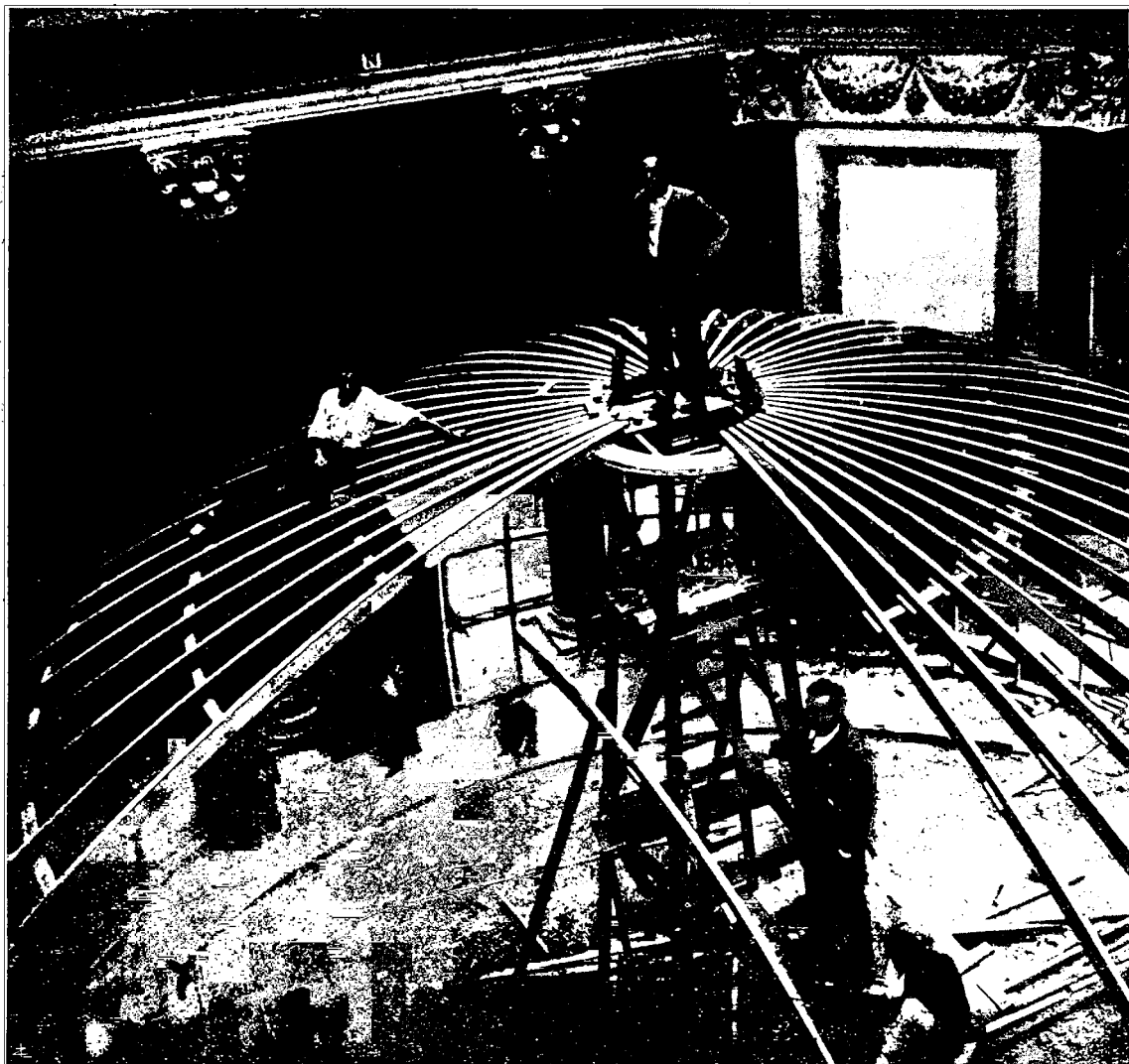
Veniamo, ora, alla parte puramente tecnica. Costituito il Comitato, delineato il programma, stabilito un piano d'azione, bisogna stampare un Regolamento che preveda tutto, per non creare, poi, imbarazzi alla Segreteria, e diffonderlo fra migliaia di artisti, inviandolo sia nominativamente, sia presso Circoli, Sindacati, Sale di ritrovo, ecc. ecc. Il Regolamento contiene una scheda, per lo più in duplice copia, che ciascun artista concorrente, invitato o no, deve riempire e spedire in tempo utile alla Segreteria. Queste schede tornano sempre incomplete, o in ritardo; ed allora occorre rimandarle perchè si correggano, o respingerle, provocando le proteste di chi è l'unico colpevole dell'inconveniente. Quando, alla fine, le schede sono esatte, si classificano, e l'impiegato che vi è addetto ha un continuo da fare per le correzioni o le sostituzioni che gli vengono segnalate dagli artisti, i quali, inquieti e turbolenti come sono, o cambiano titoli, o cambiano prezzi, o cambiano indirizzi, o si ritirano. Questo giuoco dura fino al giorno dell'inaugurazione, e più in là.

Quando tutto è a posto, agli artisti viene inviato un regolare incartamento, affinchè possano spedire le opere: un cartello con l'indirizzo a

SUI TETTI DEL PALAZZO DELLE ESPOSIZIONI DI ROMA ALLA VIGILIA DELLA PRIMA QUADRIENNALE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

stampa, un cartellino gommato da incollare dietro al quadro o alla statua, debitamente riempito con le diciture richieste, ecc. Tutto è chiaro, esplicito, ma non sono rari i casi in cui gli artisti capiscono alla rovescia, procurando, poi, un aggravio di lavoro quando si aprono le casse delle loro opere. Anche questa è un'operazione delicatissima, perchè ogni opera deve essere contrassegnata da un numero, che vien ripetuto sulla cassa in cui era contenuta, per poterla, poi, a Mostra chiusa, rimandare subito a posto. Contemporaneamente, bisogna inviare una ricevuta all'espositore, segnalandogli eventuali danni sofferti dall'opera durante il trasporto o eventuali differenze risultanti fra la scheda di notifica e il contenuto della cassa. Le opere degli invitati si pongono da una parte; quelle dei giudicabili da un'altra. E' un lavoro lungo, attento, che, se non eseguito a dovere, intralcerà, poi, tutto il meccanismo della Mostra e farà perdere del tempo molto prezioso.

La Giuria, infine, si raduna, e, se tutto è stato predisposto a modo, vede sfilare innanzi a sè i quadri, sui quali dovrà pronunciarsi, con lo stesso ordine in cui sono elencati in un apposito registro diviso in due colonne per raccogliere il voto favorevole o contrario. Tutti i *sì* vanno accantonati da una parte, tutti i *no* dall'altra. I casi dubbii, *rivedibili,* formano una terza categoria, la più numerosa.

Mentre queste operazioni si compiono, nel Palazzo destinato a raccogliere la Mostra fervono i lavori d'addobbo. Di solito, si tratta di trasformare l'ambiente da cima a fondo, su progetto di un buon architetto e col concorso di un vero esercito di operai.

Un Segretario Generale, che voglia essere degno di tal nome, deve ricordarsi di Napoleone I,

LA CUPOLA IN LEGNO SI VA SEMPRE PIU' FORMANDO: FINITA, VERRA' SOLLEVATA SULLA ROTONDA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

il quale diceva che, se fosse rimasto senza i suoi generali, avrebbe ugualmente provveduto ad ogni cosa, perchè sapeva organizzare le truppe, armarle, vestirle, fabbricare i cannoni, la polvere, i fucili; sapeva dove comperare i cavalli, il grano e la farina, e come far cuocere il pane. Non c'era mestiere, per quanto trascurabile, che ignorasse, se attinente all'arte della guerra. Quindi, un Segretario Generale di una Mostra d'Arte, se pure si affida ai suoi impiegati, perchè non può far tutto lui, deve conoscere benissimo, all'occorrenza, quale è il falegname, il tappezziere, il pittore, il fabbro più bravo per costruire l'ossatura della Mostra, per coprire di stoffe le pareti, per stendere i velari sul soffitto, per dipingere gli spigoli delle porte, per costruire i bastoni da cui pendono i cordoncini di seta necessari ad attaccare i quadri, e deve conoscere quale sia il giusto prezzo di questi servigi, quanto costino le stoffe più convenienti, e la mano d'opera, e tutto, insomma, ciò che serve alla buona riuscita artistica e finanziaria d'una Mostra.

E bisogna pure che sappia organizzare gli ufficii; quello amministrativo, che è il più delicato; l'Ufficio Stampa, che è il più utile, e che penserà anche alla compilazione del Catalogo; l'Ufficio Vendite, gli uffici arrivi e spedizioni. L'Ufficio Vendite è il più caro al cuore degli artisti. In esso risiedono tutte le loro speranze. Ma quanto dà da fare! Di solito, bisogna che tenga dietro ai curiosi, i quali chiedono i prezzi solo per averne un'idea. I compratori, poi, quando hanno serie intenzioni, fanno delle contro offerte, che non giungono neppure alla metà della cifra richiesta. L'impudenza di certi ricchi nel contrattare l'acquisto di un'opera d'arte è inimmaginabile. Essi non si sognerebbero di dimezzare il prezzo

TUTTI I « SI » DA UNA PARTE, TUTTI I « NO » DALL' ALTRA...

domandato da un fabbricante di automobili, o dal loro sarto o dal loro calzolaio, Ma l'artista... che c'entra?

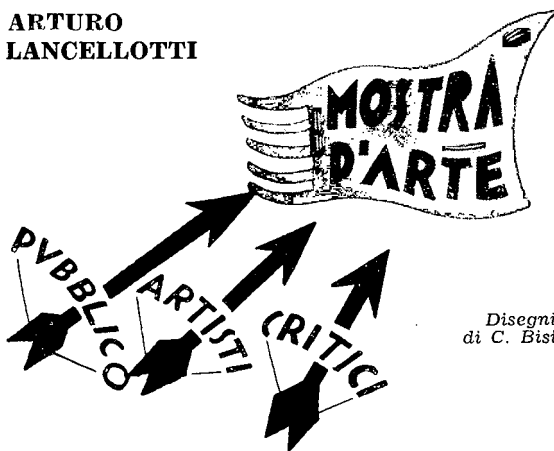
E' incredibile con quanta gente occorra trattare per l'organizzazione di una Mostra: lo stabilimento litografico per il Manifesto; la tipografia per il Catalogo e tutti gli stampati; il fotografo per le riproduzioni dei quadri e delle statue, che saranno, poi, diffuse sui giornali e le riviste; l'« Eco della Stampa » per i ritagli di ciò che verrà pubblicato sulla Mostra; le dattilografe, i fattorini, gli addetti alla pulizia, i corniciai, i vetrai, ecc. E, poi, gli Enti che devono concedere i vari permessi per le affissioni, per la tassa sugli ingressi, i sarti per la divisa del personale, il reclutamento del personale di sorveglianza e di fatica, un assieme di cose le più eterogenee, tutte essenziali alla buona riuscita.

Bisogna, poi, organizzare la timbratura dei biglietti ferroviari. Il pubblico, che usufruisce del 50 o 70 per cento di riduzione quando c'è una Mostra d'arte importante, non sa bene a che cosa servono quelle 5, quelle 10, quelle 25 lire che paga per avere sul biglietto il timbro che lo renda valido al ritorno. Servono per coprire, in parte, le ingenti spese della Mostra. Gli incassi sono, infatti, costituiti dal provento della timbratura dei biglietti ferroviari, dagli ingressi, dalla percentuale sulle vendite e dagli eventuali contributi di pubblici Enti. Ma non tutto il ricavato della timbratura resta all'organizzazione artistica, chè essa, per Legge, deve detrarne il 10 per cento a vantaggio dell'Istituto di Previdenza per i Giornalisti Italiani Arnaldo Mussolini; il 20 per cento a vantaggio dei Fasci Giovanili di Combattimento; il 20 per cento a vantaggio delle Opere Assistenziali del Partito; il 10 per cento a vantaggio della Cassa di Previdenza dei Ferrovieri. Un totale, insomma, del 60 per cento, cioè di oltre la metà dell'incasso.

Quando tutto l'allestimento del Palazzo è pronto, occorre distribuire le opere nelle sale; ed è un lavoro lungo e delicato, perchè dal modo come vien fatto questo collocamento la Mostra figurerà bene o male. Non bisogna pensare ai singoli artisti, che saranno, all'ultimo, sempre scontenti della loro collocazione, ma all'assieme, mettendo in maggior luce e rilievo le opere migliori, nell'ombra quelle più scadenti, quando ve ne sono, e ve ne sono sempre. Questa fatica fa disperare il tipografo. Certamente, perchè, mentre egli ha composto gli elenchi di nomi le cui opere vanno esposte nella Sala X, la Commissione cambia di posto una, due, tre o più opere, trasferendole nella Sala Z e,... bisogna mettere anche il Catalogo d'accordo con le pareti. Quindi, scomporre e ricomporre. Così si spiegano gli errori inevitabili che spesso si rinvengono nelle prime edizioni dei Cataloghi, e sui quali il pubblico ride troppo alla leggera. Le seconde edizioni, sono sempre esattissime.

Ora la Mostra è pronta. Ogni sala è completa. Vengono lucidati i pavimenti, gli uffici si accingono a funzionare. Giunge una rappresentanza della Questura per stabilire l'ordine col quale dovrà svolgersi l'indomani la cerimonia di inaugurazione e concordare il servizio di parata. Bisogna dare severi ordini alla porta di non lasciar passare nessuno dopo l'ora stabilita, che precede sempre di una trentina di minuti quella dell'arrivo del Re o del Duce; bisogna mettersi d'accordo sull'itinerario che dovrà percorrere il corteo attraverso le sale; bisogna assegnare il proprio posto ad ogni sorvegliante...

Alla fine, anche questo è fatto. Il Segretario Generale se ne va a dormire a notte alta. Ha provveduto a tutto, ha sorvegliato tutto. Non gli resta che assistere alle critiche che cominceranno a muovergli pubblico ed artisti. Questa è la sua sorte. Novantanove volte su cento.

ARTURO LANCELLOTTI

Disegni di C. Bisi

Vita del Touring

La "Carta Automobilistica al 650.000" in nuova edizione, mentre si prepara un "Atlante Stradale al 500.000"

Molte volte ci vien posto il seguente quesito: qual'è la Carta migliore per l'automobilista? La risposta non è facile. Si tratta di una di quelle domande che non consentono un' affermazione assoluta. Tutto dipende dalle esigenze di chi adopera la Carta. Per viaggi molto particolareggiati occorrono Carte molto particolareggiate e, quindi, in scala che possa contenere il tracciato di tutte le strade percorribili in auto.

In questo campo, ha un incontestabile primato nel nostro Paese la *Carta al 200.000*, cui toccò un successo grandissimo, non soltanto di vendita ma anche di consensi, tanto nell'edizione a fogli sciolti, quanto in quella a forma di Atlante.

Ma per chi, viaggiando, non ha bisogno di riferimenti analitici e desidera di avere sotto gli occhi un quadro più vasto e più sintetico delle principali comunicazioni stradali, ottima è la *Carta al 650.000*, che rappresenta una gloriosa tradizione del Touring. Il primo foglio — *Italia Settentrionale* — venne messo in cantiere da Luigi Vittorio Bertarelli fin dal 1908 e costituì un grande successo. Sua Maestà seguì con vivo interesse il lavoro costruttivo di quella Carta, e poichè il 2° foglio tardava un poco a comparire, fece sapere che sarebbe stato molto opportuno provvedere con una certa sollecitudine. Si può immaginare con quale animo l'augusto incitamento venisse accolto!

Anche questa Carta, ottima nella sua concezione, non è rimasta, però, immune dagli effetti del tempo: caratteristiche superate, bisogno di un minimo di rappresentazione orografica del terreno, son queste le ragioni per cui, in silenzio laborioso e discreto, se ne operò, più che la trasformazione, il rifacimento. Questa Carta, infatti, è stata ridisegnata in base a concetti ed elementi più aderenti al panorama stradale del tempo fascista, ben diverso e altrimenti progredito da quello di trent'anni fa, anche se fondamentalmente è apparso opportuno conservare alla Carta la sua scala originale e il suo carattere schematico e sintetico.

Il formato di cm. 80×115 è stato adottato affinchè la Carta si possa spiegare su un tavolino o trovi facilmente posto su breve spazio di parete e l'occhio vi possa rapidamente scorrere a formare gli itinerari, che si estendono da Marsiglia a Fiume e da Berna a Firenze per il foglio settentrionale, e da Firenze alla Sicilia ed alla Sardegna per il foglio meridionale.

L'utilità di una Carta complessiva delle strade principali d'Italia è evidente sotto molteplici aspetti. Si immagini un automobilista che desideri raggiungere da Milano una minuscola località, poniamo della Toscana, situata fuori dai grandi itinerari stradali. Per farsi una rapida idea del percorso e della distanza egli si varrà anzitutto della *Carta al 650.000*, fino al punto più prossimo alla meta, e poi, in un secondo tempo, della *Carta al 200.000*, in cui troverà tutte le particolari indicazioni necessarie a raggiungere la piccola località e che invano cercherebbe in una Carta di carattere generale. Avrà così risparmiato a se stesso la noia e il disturbo di consultare e distendere, una accanto all'altro, una mezza dozzina di grandi fogli.

Di questa Carta, dalla sua prima edizione a tutt'oggi, il Touring ha pubblicato il ragguardevole numero di 150.000 esemplari. Se il numero è potenza, quale poderoso consenso la *Carta al 650.000* ha trovato fra gli automobilisti! Ed è appunto in virtù di questo consenso quasi unanime che essa uscirà in breve (molto probabilmente alla fine di maggio), in nuova e migliorata veste.

Ma anche la *Carta al 500.000* è preziosa per chi desidera di fare viaggi non troppo analitici.

Come è noto, abbiamo distribuito gratuitamente ai Soci, negli anni 1933-1934-1935, i primi otto fogli di questa carta: nel corrente anno diamo, con un tenue contributo, i fogli 9 e 10. Ma giungono, frattanto, esortazioni a pubblicare la Carta sotto forma di Atlante, nel formato press'a poco di quello al 200.000 e provvisto delle piante di attraversamento. Facciamo nostra la felice idea, ed anzi, poichè progredire è legge dell'operare, pensiamo di sostituire all'orografia, attualmente rappresentata dal tratteggio, le tinte altimetriche abbinate allo sfumo. Questa delle tinte altimetriche è una forma di rappresentazione orografica destinata ad imporsi per qualsiasi tipo di Carta, perchè si adatta ad ogni scala, è la meno convenzionale e la sola che consenta l'immediata percezione del rilievo nelle sue altezze assolute.

Questa forma di rappresentazione non è esente da lacune: le si rimprovera, nei confronti del tratteggio, inespressività di plastica. Evidentemente, se fra le curve di una carta altimetrica corre un dislivello di 100 metri, non è possibile che accidentalità del terreno poste fra lo zero del mare e i 100 metri o interposte fra curva e curva, possano essere rappresentate; ma in compenso se ne avvantaggia la visione complessiva del rilievo e la fedeltà di rappresentazione; mentre il tratteggio, tanto più se la scala è piccola (cioè con alto denominatore e quindi maggior divario fra le misure reali e quelle della Carta), diventa assolutamente convenzionale.

Ma poichè non bisogna disconoscere anche i pregi del tratteggio, che ha dato Carte di reale valore artistico, soprattutto quando esso è trattato magistralmente, come in quella al 250.000 del T. C. I., si è immaginato di conciliarli con quelli della tinteggiatura altimetrica. Siamo certi, in base a ripetute prove, che il risultato piacerà, perchè di gradevole aspetto e di intuitiva e facile comprensione.

Quando sarà pronto questo nuovo Atlante? Probabilmente entro l'anno XV E. F.

I nuovi volumi della "Guida d'Italia"

Il programma di rinnovamento della « Guida d'Italia » si va attuando con metodo e diligenza, ed un altro notevole passo verso la sua realizzazione completa appare costituito dalla odierna pubblicazione di due nuovi volumi: « *Umbria* »

e « *Marche* » (1). Queste guide vengono a completare, a poco più di un anno di distanza dalle altre due, « Toscana » e « Lazio », il rifacimento dei tre volumi « Italia Centrale » della vecchia edizione.

Le due guide si presentano come compiute monografie regionali. Del tutto nuovi, e dovuti ad emeriti studiosi, sono i capitoli generali che precedono la descrizione turistica e che illustrano l'Umbria e le Marche nel loro complesso geografico, geologico, storico, artistico, economico. Segue la parte descrittiva. Il lavoro, condotto sul testo delle precedenti edizioni, si può riassumere nella parola « rifacimento ». Tutta la vasta materia si dispone ordinata su uno schema di itinerari di visita, che hanno inizio dal capoluogo: città, borghi, castelli, monti, vallate, fiumi, rivelano volta a volta i loro caratteri geografici, il loro imponente patrimonio storico e artistico, le loro bellezze naturali.

L'aggiornamento delle notizie e dei dati è stato compiuto col più grande scrupolo; anche perchè queste regioni, che vivevano silenziose nella loro quasi esclusiva attività rurale, sono state toccate da quel fervore di rinnovamento che il Regime ha impresso a tutta la vita italiana e che nei due volumi, attraverso fatti e cifre, trova la più fedele testimonianza.

Un particolare miglioramento di carattere tecnico e sostanziale è da notare nella dotazione cartografica, che vede aumentati i « tagli » della ottima *Carta al 250.000*.

I due volumi, assolutamente degni delle gloriose tradizioni del T. C. I., troveranno larga diffusione non solo fra gli Umbri e i Marchigiani, ma fra gli Italiani tutti, che in essi attingeranno una migliore conoscenza di due fra le più tipiche e belle regioni d'Italia.

Frattanto, altri tre volumi della « Guida d'Italia » sono in preparazione: per la fine del corrente mese di marzo usciranno i volumi « *Sicilia e Isole Minori* », di circa 550 pagine con 24 carte e 14 piante di città (in vendita ai Soci a L. 18 alla Sede del T. C. I., L. 20 in Italia, Impero e Colonie, L. 22 all'Estero) e « *Firenze e dintorni* », di circa 350 pagine, con 3 carte e 2 piante di città (in vendita ai Soci a L. 15 alla Sede, L. 16.50 in Italia, Impero e Colonie, L. 18 all'Estero); mentre, per metà aprile (forse anche con qualche giorno d'anticipo) sarà pronto il volume « *Libia* » di circa 450 pagine, con 19 carte e 10 piante di città (in vendita ai Soci a L. 16 alla Sede, L. 18 in Italia, Impero e Colonie, L. 20 all'Estero).

Come si vede, il rinnovamento dei volumi della grande collezione, iniziato sin dal 1930, non subisce soste: coi 5 volumi usciti o che stanno per uscire in questo primo trimestre del 1937, sono infatti 16 i volumi di nuova edizione.

Eppure, quante altre importanti pubblicazioni sono uscite, ad opera del Touring, accanto a questa, che rimane pur sempre la massima, quella cioè che tutti i Soci dovrebbero possedere al completo!

---

(1) *Umbria*, 1 volume di pag. 376, con 8 carte geografiche, 17 piante e 20 stemmi. L. 15 per i Soci del T. C. I., più L. 1.50 per spedizione raccomandata in Italia, Impero e Colonie, L. 3 all'Estero.

Marche, 1 volume di pag. 338, con 9 carte geografiche, 16 piante e 31 stemmi. L. 15 per i Soci del T. C. I., più L. 1.50 per spedizione raccomandata in Italia, Impero e Colonie, L. 3 all'Estero.

Per facilitare gli acquisti dei Soci

Non pochi sono — fra i nostri Soci — gli studiosi, i professionisti, gli amici che si tengono al corrente delle nuove pubblicazioni del Touring e di tutto ciò che esso mette a disposizione dei propri aderenti, per secondare e promuovere il progresso turistico del Paese. Ma avviene talora che persino ai più diligenti lettori dei nostri periodici sfugga l'annunzio di una nuova pubblicazione e non possano, quindi, mantenere aggiornate le raccolte delle Guide, Carte, ecc. D'altra parte, avviene che i corrispettivi richiesti dalla nostra Amministrazione siano talvolta così tenui, da non valer la pena di un apposito invio di denaro, per cui si finisce col rinunciare a cose che pur ci sarebbero utili o gradite.

Per evitare che le offerte del Touring ai Soci sfuggano alla loro attenzione e il disturbo di troppo frequenti invii di danaro, abbiamo istituito uno speciale servizio — annunciato già da tempo su questa Rivista — incaricato di spedire, senza speciale richiesta, tutto ciò che ci verrà preventivamente indicato.

Ogni Socio che desideri approfittare di questo nuovo servizio invierà all'Amministrazione del T. C. I. (valendosi del nostro Conto corrente postale n. 3-98 Milano) una somma non inferiore a L. 100, somma che rimarrà depositata al suo nome. Il Socio indicherà, naturalmente, ciò che desidera; ad esempio: tutte indistintamente le nuove pubblicazioni del Touring; oppure: i volumi della nuova edizione in corso della « Guida d'Italia »; i fogli della Carta....; tutti i doni semigratuiti che verranno man mano offerti ai Soci; e via dicendo.

« *Le Vie d' Italia* » recheranno periodicamente l' elenco delle nuove pubblicazioni, delle nuove edizioni, ecc., in modo che i Soci possano fare altre eventuali richieste, oltre quelle di carattere preliminare, di cui sopra.

Inutile aggiungere che il Socio, il quale abbia effettuato il deposito, potrà valersene per acquistare minuterie, per abbonarsi alle nostre Riviste, per procurarsi quel foglio di una data Carta o quel fascicolo di un dato periodico che gli occorressero magari in doppio, per fare omaggio di una nostra pubblicazione ad amici o parenti, in occasione di ricorrenze onomastiche, ecc. ecc.

Segnaliamo ora le principali novità uscite in luce in questi ultimissimi mesi: il I volume del « *Volto agricolo dell'Italia* », la magnifica opera del Senatore Arturo Marescalchi, di cui parliamo più sotto; i 5 nuovi volumi della « *Guida d'Italia* » (anche di essi parliamo in questo numero); le 7 carte (15 tavole) appositamente modificate e ristampate per registrare la creazione dell'Impero Italiano nell'Africa Orientale e aggiornare la V edizione dell'*Atlante Internazionale del T. C. I.*, 7 carte che vengono cedute in blocco ai Soci al prezzo specialissimo di L. 25 (invece di L. 36) ivi incluse le spese di spedizione raccomandata in Italia, Impero e Colonie, e l'*Indice speciale delle Tavole 116-117* (A. O. I. al 5 milioni); le nuove edizioni dei volumi della «Guida dei Campi di Battaglia »: « *Il Monte Grappa* » (in vendita al prezzo di L. 6 alla Sede del T. C. I., L. 7 in Italia, Imp. e Col., L. 10 all'Estero) e « *Il Trentino, il Pasubio e gli Altipiani* » (in vendita al prezzo di L. 9 alla Sede del T. C. I., L. 10 in Italia, Imp. e Col., L. 14 all'Estero); ecc. ecc. Fra le minuterie rammentiamo i dispositivi catarifrangenti imposti agli automobilisti dal Decreto Ministeriale 28 dicembre 1936 (il disposi-

tivo circolare per le autovetture costa L. 4 alla Sede, L. 5 per spedizione nel Regno, Impero e Colonie, mentre quello triangolare per i rimorchi costa rispettivamente L. 9 e L. 11), la nuova targhetta-distintivo per automobile, ecc. ecc.

Date di spedizione dei "Doni semi-gratuiti,,

Avevamo previsto di poter iniziare in marzo la spedizione dei due doni semi-gratuiti per il 1937, cioè i fogli 9 e 10 della *Carta d'Italia al 500.000* e il VI volume della *Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura*. Mentre la previsione potrà verificarsi per i 2 fogli della Carta e la loro spedizione comincierà agli ultimi del corrente mese, quella del volume della Guida Pratica « Stazioni dei Laghi, delle Prealpi e dell'Appennino » non potrà iniziarsi che nella seconda quindicina del prossimo aprile o al principio di maggio. Il meticoloso lavoro di indagine e di redazione ha richiesto più tempo di quello preventivato: confidiamo però che ne possa guadagnare l'esattezza e l'aggiornamento delle notizie. Ricordiamo che questi due simpatici doni semi-gratuiti sono spediti ai Soci dietro il tenuissimo contributo di L. 1.50 (Estero L. 4.50) per i fogli della Carta, e di L. 4.50 (Estero L. 6) per il VI volume della Guida Pratica. Così tenue è il sacrificio, che nessuno vorrà lasciar incompiuta la serie della Guida e la Carta al 500.000.

Escursione dalla Tripolitania alla Cirenaica per la "Litoranea Libica,, - Marzo-Aprile

Nel mese corrente il Duce inaugurerà la nuova « *Strada Litoranea Libica* », grandiosa opera imperiale, che completa il sistema delle comunicazioni stradali non solo della nostra Colonia, ma dell'intera Africa Mediterranea, collegando il Marocco, l'Algeria e la Tunisia all'Egitto, attraverso la Libia.

I Soci del Touring saranno fra i primi a percorrere questo nuovo itinerario che, oltre a consentire la visita a imponenti vestigia di monumenti, testimoni delle civiltà nate e fiorite sulle rive del Mediterraneo, pone in giusto rilievo la grande opera colonizzatrice compiuta dall'Italia di Mussolini in queste regioni, vincendo il deserto, per ridonare alla terra la fertilità degli antichi tempi.

Ogni tappa del viaggio sarà ricca di colore e di contrasti. Gli escursionisti, visitata *Tripoli*, che ormai si può annoverare tra le più belle città dell'Africa Settentrionale, e la sua interessantissima Fiera Campionaria, faranno il giro delle pittoresche Oasi di Tripoli, visitando anche il R. Istituto Sperimentale Agrario. Si recheranno poi a *Sabratha*, la zona archeologica più importante della Tripolitania, che della fiorente sua vita durante il periodo romano e bizantino conserva avanzi grandiosi, tra i quali quelli del magnifico Teatro Romano restaurato in questi ultimi anni; quindi a *Zuara*, il maggior centro della Tripolitania Occidentale, l'unico della costa africana mediterranea ove sia rimasta popolazione di razza berbera.

Ancora un'escursione da Tripoli, facoltativa: a *Garian*, costruita attorno a un Castello turrito e alla caratteristica *Tigrinna*.

Poi si lascierà definitivamente Tripoli per *Homs* (una delle più graziose cittadine della Colonia) e per *Leptis Magna*, il più puro gioiello archeologico della Tripolitania, dove la romanità lasciò tracce indelebili.

Ed eccoci a *Zliten*, graziosissima cittadina quasi interamente ricostruita dagli Italiani, e chiamata la Città Santa della Tripolitania, perchè custodisce le ceneri di un famoso santo maomettano; e quindi a *Misurata*, uno dei centri più popolosi e attivi.

Proseguendo lungo la Litoranea tra sebche e dune, si giunge a *Sirte*, località con notevoli tracce di vita preistorica, in una zona discretamente fertile. Ancora 300 km., ed eccoci al tradizionale confine tra la Tripolitania e la Cirenaica, ove si crede fossero le Arae Philenorum, erette a ricordare il sacrificio degli eroici fratelli Fileni.

Da *Bengasi*, spingendosi in visita a *Cirene*, se ne riporterà indubbiamente uno dei ricordi più vivi di tutta l'escursione. La ricca città della Pentapoli cirenaica è oggi, infatti, uno dei centri più notevoli della Colonia per le statue e le iscrizioni di grande interesse storico venute in luce nel suo territorio, e paragonabile soltanto ai più famosi centri di scavo della Grecia: Delfi e Olimpia. Dopo la visita ai nuovi Scavi di *Tolemaide*, illustrati in questo stesso numero della Rivista, e di *Apollonia*, altro centro di notevolissima importànza storica, la gita alla verdissima *Derna* e ai fiorenti villaggi agricoli sorti nei suoi dintorni, dove più intensamente si è sviluppata l'attività delle concessioni agrarie, dimostrerà una volta di più la tangibile e inoppugnabile capacità colonizzatrice dell'Italia fascista.

Il programma dell'Escursione, pubblicato nel numero di Febbraio de « *Le Vie d'Italia* », ha subìto qualche variante nelle date, a causa delle modifiche d'orario portate alle linee di navigazione della Soc. « Tirrenia ».

La Comitiva « A » partirà da Palermo Sabato 27 Marzo, alle ore 13; sbarcherà a Tripoli Domenica 28 Marzo, alle 11.45; ripartirà da Bengasi Venerdì 9 Aprile, alle 21, e terminerà il viaggio a Siracusa, ove giungerà Domenica II Aprile alle 7.

La Comitiva « B » partirà invece da Siracusa Giovedì 1 Aprile alle 22; sbarcherà a Bengasi Sabato 3 Aprile alle 7; ripartirà da Tripoli Mercoledì 14 Aprile alle 22 e, toccata Malta, terminerà il viaggio a Siracusa, dove giungerà Venerdì 16 Aprile alle 6.

Saranno, quindi, 12, anzichè 10 — come nella combinazione precedentemente annunziata — i giorni di permanenza in Colonia. Le due giornate in più verranno trascorse a Tripoli e Bengasi e consentiranno di poter meglio visitare le due belle città, diminuendo la fatica del viaggio.

La quota di partecipazione è fissata in L. 1.830 con passaggio marittimo di II^{a} classe e L. 1.980 con passaggio marittimo di I^{a} classe.

Il programma illustrato del viaggio viene inviato gratuitamente a richiesta.

Periplo d'Italia e Escursione nella Venezia Giulia - 2-11 Maggio

Il programma di questa crociera - escursione, già annunziata nel numero di Gennaio della Rivista, è ormai concretato in ogni suo particolare. Siamo lieti di riassumerlo qui nelle sue linee essenziali, affinchè i Soci possano rendersi conto delle molteplici attrattive che esso offre:

2 Maggio - **Genova**: partenza con la motonave « Victoria » del Lloyd Triestino.
3 Maggio - **Napoli**: sosta di alcune ore.
4 Maggio - In navigazione.
5 Maggio - **Trieste**: arrivo alle ore 9. Visita della città e dintorni.

6 Maggio - Giro dei Campi di Battaglia del Medio e Basso Isonzo.
Monfalcone: visita dei Cantieri Navali.
Redipuglia: Cimitero degli Invitti.
Monte S. Michele: visita della Zona Sacra.
Gorizia: visita della Città. Colazione.
Monte Sabotino: visita della Zona Sacra.
Ritorno a Trieste per il Vallone.
7 Maggio - Giro dell'Istria.
S. Canziano: visita delle Grotte illuminate.
Capodistria: visita della Città. Colazione.
Portorose: sistemazione al Grande Albergo Palace. Visita di Pirano.
8 Maggio - Partenza per Umago, Cittanova.
Parenzo: visita della Città e della Basilica Eufrasiana. Colazione.
Rovigno: visita della Città e dell'Istituto di Biologia Marina.
Brioni: sistemazione in grandi Alberghi.
9 Maggio - **Pola:** visita della Città. Colazione.
Canale dell'Arsa (caratteristico fiordo): visita del nuovo villaggio minerario di Arsia e della bonifica.
Riviera Liburnica: meravigliosi panorami sul Vallone di Fianona e sul Quarnaro.
Abbazia: sistemazione in grandi Alberghi.
10 Maggio - **Monte Maggiore** (m. 1396). Estesissimo panorama sul Quarnaro e l'Istria.
Laurana: colazione. Traversata in battello a **Fiume:** visita della Città e ritorno ad Abbazia.
11 Maggio - **Monte Nevoso** (m. 1796), la più alta cima delle Alpi Carsiche; estesissimo panorama.
Postumia: colazione. Visita completa delle RR. Grotte.
Trieste: arrivo in serata e termine del viaggio.

Il percorso marittimo del Periplo è di 1200 miglia marine. A bordo della motonave « Victoria » i nostri Soci verranno sistemati in cabine a uno e più letti della prima e seconda classe, che offrono il massimo conforto desiderabile.

A terra alloggeranno in ottimi alberghi di primo ordine, pure in camere singole o a due letti.

Il circuito Trieste, Campi di Battaglia, Portorose, Pola, Abbazia, Postumia, Trieste, di circa 700 km., verrà effettuato con comodi torpedoni di gran turismo.

La quota di partecipazione, fissata in L. 1060 con passaggio marittimo di prima classe, e in L. 960 con passaggio marittimo di seconda classe, comprende: traversata marittima; alloggio e vitto completo a bordo e a terra per l'intera durata dell'Escursione; trasporto in torpedone per tutto il percorso indicato; passaggio in battello da Pola a Brioni e da Laurana a Fiume; trasporto e facchinaggio del bagaglio; ingresso a Musei e Antichità; mancie (escluse quelle di bordo) e tasse d'albergo; distintivo-ricordo di conio speciale.

Chi lo desidera, potrà partecipare anche solo al Periplo o all'Escursione nella Venezia Giulia. Il programma particolareggiato della manifestazione viene inviato gratuitamente a richiesta.

"Il Volto agricolo dell'Italia"

Sebbene un gran numero di giornali abbia parlato estesamente e tuttora s'occupi di questa nuova cospicua pubblicazione del Touring, dovuta alla penna di S. E. il Senatore Marescalchi, sappiamo per non pochi indizi, fra cui le domande che ci rivolgono molti Soci, che non tutti si sono fatta un'idea precisa del carattere dell'opera, che alcuni credono destinata esclusivamente ai tecnici dell'agricoltura, o quasi.

E' bensì vero che l'Autore ha voluto mettere al corrente i lettori, con dati aggiornatissimi, dei progressi e dei risultati conseguiti dall'Italia nel campo dell'agricoltura, da cui essa trae le sue maggiori risorse; com'è altresì vero che tra i fini del lavoro non fu dimenticato quello che, per brevità, chiameremo il fine didascalico, per modo che il lettore profano o tradizionalista, uniformandosi ai processi tecnici in uso nelle zone territoriali più progredite, potesse trarre dalla conoscenza di queste pagine nozioni utili al miglioramento di un'azienda rurale. Ma l'opera non fu ideata ed attuata con questi scopi esclusivi. Il suo stesso titolo accenna assai chiaramente ad un intento estetico e insieme turistico dell'opera, che nel testo e nella superba documentazione iconografica vuol presentare al lettore il vario e sorridente aspetto del « Bel Paese », e nei tratti esterni coglierne l'anima antica e nuova.

Il paesaggio, infatti, è in gran parte quale risulta dalla flora e dal lavoro campestre, che spesso lo trasfigura; e come in Virgilio nessuno ha potuto mai separare l'agricoltore dal poeta della terra, così in quest'opera è difficile rilevare dove finisce il maestro di tutte le discipline agrarie e incominci il descrittore e l'animatore — il poeta, vorremmo dire — che sa estasiarci davanti allo spettacolo dell'Italia agreste, pulsante di opere, feconda di ricchezza e di vita.

Il lettore ha compreso: *questo libro è per tutti.*

Il primo volume de « Il Volto agricolo dell'Italia » comprende la descrizione e l'illustrazione delle seguenti 52 Provincie: Alessandria e Asti - Aosta - Arezzo - Belluno - Bergamo - Bologna - Bolzano - Brescia - Como - Cremona - Cuneo - Ferrara - Firenze - Fiume - Forlì - Genova - Gorizia - Grosseto - Imperia - La Spezia - Livorno - Lucca - Mantova - Massa - Milano - Modena - Novara - Padova - Parma - Pavia - Piacenza - Pisa - Pistoia - Pola - Ravenna - Reggio Emilia - Rovigo - Savona - Sondrio e la Valtellina - Siena - Torino - Trento - Treviso - Trieste - Udine - Varese - Venezia - Vercelli - Verona - Vicenza - Zara.

Si tratta di un volume di 764 pagine in grande formato (cm. 25×34) con oltre 1250 illustrazioni, molte delle quali a tutta pagina. L'elegantissima rilegatura è in piena tela grigia, con fregi in verde smeraldo e argento, risguardi appositamente litografati, astuccio-custodia, ecc. Nonostante il lusso dell'edizione, il volume è in vendita ai Soci del T. C. I. ad un prezzo di favore: L. 40.— alla Sede del T. C. I.; L. 45.— franco di porto in Italia, Impero e Colonie; L. 40.— più le spese postali, che variano a seconda del Paese di destinazione, all'Estero.

Ai Soci fotografi

Un grazie ai Soci volonterosi che hanno risposto al nostro appello di favorirci ottime fotografie per illustrare il secondo volume del *Volto Agricolo dell'Italia,* in preparazione.

Chi ha visto il primo volume già uscito od ha letto l'articolo di presentazione ne *« Le Vie d'Italia »* (dicembre 1936) sa a quali esigenze deve rispondere la documentazione iconografica dell'opera. Si tratta di rappresentare, nei suoi varî e più pittoreschi aspetti, la vita agricola quale apparisce e si svolge nelle diverse provincie, non con materiale raccogliticcio, di scarso valore, ma tale che interessi i lettori e per ciò che rappresenta e per il modo con cui lo rappresenta: panorami, scene o momenti di vita campestre, fauna o flora, processi di lavorazione, ecc., in fotografie chiare, evidenti, tecnicamente riuscite.

Questi i criterî a cui si ispira la parte illustrativa dell'opera. Preghiamo i Soci, che gentilmente rispondono al nostro appello, di tenerne conto.

Le fotografie dovranno essere inviate: *Al Touring Club Italiano — per il « Volto agricolo dell'Italia » — Corso Italia 10 — Milano.*

Per conservare "Le Vie d'Italia"

« Le Vie d'Italia » non appartengono al numero delle riviste che si scorrono distrattamente, tanto per dare un'occhiata alle illustrazioni e poi si gettano, come inutili e ingombranti. Gli scritti che vi si pubblicano hanno quasi sempre

valore di monografie, che esauriscono — nella loro brevità — la trattazione di singoli argomenti, sui quali la nostra attenzione è ad ora ad ora richiamata da notizie di avvenimenti, di uomini, di paesi, assurti all'onore della discussione.

Per conservare in ordine cronologico i fascicoli dell'annata 1936 il Touring ha preparato opportune « cartelle-custodia », ed ha pure allestito « copertine » egualmente comode ed eleganti per rilegarli in due volumi.

Tanto le due cartelle quanto le due copertine sono identiche, per formato e colore, a quelle degli scorsi anni, allo scopo di dare uniformità alla collezione: rivestite di tela verde scura, recano il titolo della Rivista impresso in oro sul dorso e nel quadrante anteriore.

Il prezzo delle due cartelle per l'annata 1936 è di L. 13 alla sede del T. C. I., L. 15 in Italia, Impero e Colonie, L. 18 all'estero; quello delle copertine è rispettivamente di L. 10, L. 12 e Lire 15. Alle stesse condizioni si possono avere le cartelle e le copertine de « *Le Vie del Mondo* ».

Sono pure in vendita le belle, solide ed eleganti cartelle destinate a proteggere i volumi della collezione « Attraverso l' Italia ». Il loro prezzo è di L. 7 alla Sede, L. 9 in Italia, Imp. e Col., L. 11 all'Estero.

Le richieste si ricevono all' Amministrazione del Touring Club Italiano, C. Italia 10, Milano.

La "Guida Breve", e una lettera che non ha bisogno di commento.

« Io sono una vecchissima maestra, che ha svol-
« to tutta intera la sua attività nel Comune di...
« e che vive di una modesta pensione. Sono So-
« cia vitalizia di codesto benemerito Ente e di-
« venni tale per queste ragioni. Quand'ero an-
« cora abbastanza giovane, mi facevo prestare da
« qualche amica i volumi della *Guida* del Tou-
« ring, per servirmene nei viaggetti che ero so-
« lita fare durante le vacanze estive. Poi diven-
« ni socia annuale. Quando la pubblicazione del-
« la *Guida d'Italia* fu completa, lo scopo della
« mia adesione al Touring poteva sembrare esau-
« rito; ma avendo io notato, durante quegli anni,
« con quanta larghezza e liberalità il Touring
« compensasse i soci del loro modesto contributo,
« offrendo loro in dono volumi di autentico va-
« lore culturale e artistico, pensai, invece, che
« fosse proprio il momento di manifestare la mia
« doverosa solidarietà, e sebbene la mia età avan-
« zata mi consigliasse di volgere il pensiero più
« alla morte che alla vita, mi feci socia vitalizia
« e mi abbonai a « *Le Vie d'Italia* ». Ricevo ora
« il primo volume — *Italia Settentrionale* — del-
« la « *Guida breve* », col quale s'inizia la serie
« di questa nuova praticissima pubblicazione; e
« sempre più ammirata per le alte mete a cui
« tende l'attività del Sodalizio, e grata per tutti
« i benefici da esso finora ricevuti, offro la mo-
« desta somma di mille lire in testimonianza del-
« la mia simpatia ad una Istituzione che esercita
« un vero apostolato di civiltà e di patriottismo.
« Tengo a dire che rifuggo da tutto ciò che sa di
« ostentazione e di pubblicità, ma ove si volesse
« — *sotto l'anonimo* — rendere nota l'offerta,
« penso che potrebbe suscitare qualche buona
« ispirazione... e il Touring, che per grazia di
« Dio è già fiorente, accrescerebbe le proprie pos-
« sibilità a vantaggio di tutti e a maggior gloria
« di se stesso. Inoltre, pur dovendo l'attività del-
« lo spirito mirare costantemente e principalmen-
« te a un premio che trascende ogni considera-
« zione materiale e personale, una tangibile di-
« mostrazione di riconoscimento darebbe agli in-
« faticabili cooperatori del Touring l'intima sod-
« disfazione di vedersi apprezzati e incoraggiati
« nei loro sforzi ».

Questa lettera sarà conservata come un prezioso ricordo nei nostri archivi. Ci spiace di non poter render noto, insieme con l'offerta, anche il nome dell'Offerente, la quale, insistendo nel voler conservare l'anonimo e ringraziandoci dell'omaggio fattole del volume che raccoglie gli scritti di L. V. Bertarelli, in altra lettera ci scriveva:

« Io, che sono tutta penetrata della bellezza
« della parola del Vangelo, e che vorrei degna-
« mente viverla, trovo che, non solo nell'ordine
« soprannaturale è vera la promessa che si fa
« agli uomini del cento per uno sulle loro opere
« di bene, ma che, anche a questo mondo, vien
« fatta, talvolta, dai buoni, questa larga estima-
« zione. Ora, nel volume degli scritti del Berta-
« li che il Touring mi offre, mi vedo io stessa be-
« neficiata del cento per uno. Mi accorgo di avere
« risposto con una certa freddezza all'annunzio
« di questo loro omaggio: non avevo una idea
« esatta di che si trattava. Ora mi trovo in pos-
« sesso di un libro prezioso, che vorrei essere in
« grado di comprendere e di apprezzare in tutto
« il suo valore, valore artistico, valore spirituale
« di pensiero e di anima, valore intrinseco di do-
« cumenti preziosi di vita e di lavoro, che si ac-
« crescerà nel tempo, perchè il tempo imprezio-
« sisce l'opera dell'uomo. Grazie dall'intimo del
« cuore del gentile pensiero e cordiale dono, che
« terrò molto caro ».

Questa lettera era accompagnata da una nuova offerta di lire trecento a favore del Villaggio Alpino del Touring.

Ripetiamo, ci spiace di non poter stampare il nome di una così eletta Amica del nostro Sodalizio, ma non possiamo esimerci dal renderne pubbliche le espressioni nobilissime. Resti la memoria del gesto, che supera di gran lunga il suo valore materiale, a significare l'espressione collettiva di uno stato d'animo che ci auguriamo comune alla nostra grande famiglia.

La "Campagna del Mezzo Milione,,

Più ci avviciniamo alla sospirata mèta dei 500.000 Soci, più s'intensifica la campagna degli amici per reclutare nuovi aderenti al Touring, ben sapendo essi di guadagnarsi così non la sola gratitudine del Sodalizio, ma anche e specialmente quella di coloro che essi riusciranno ad attrarre nelle nostre file, grazie ai solidi vantaggi che questi ritrarranno dalla loro adesione.

Chiunque procuri un nuovo Socio non compie soltanto una buona azione, ma — secondo il regolamento per la « Campagna del mezzo milione » (chiederlo mediante biglietto da visita con le iniziali C. M. M.) — riceve anche un premio.

Ultimamente sono state sorteggiate altre tre copie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo* fra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi fra i numeri 1901-2000, 2001-2100 e 2101-2200.

La sorte ha favorito i signori:

Magg. Cav. Pier Luigi Dal Negro, Console Militare del T. C. I., 2° Regg. Granatieri, Roma;

Col. Cav. Uff. Filippo Tagliavacche, Capo Console Militare del T. C. I. per i CC. RR., Roma;

Ten. Col. Comm. Raffaele Castriotta, Console Militare del T. C. I., Comandante in 2ª della Scuola Centrale CC. RR., Firenze.

Un'insegna di cavalleria

Il favore col quale i Soci automobilisti accolsero il vecchio distintivo figurato del Touring ci ha suggerito di sostituirlo con altro dalla linea più semplice e moderna e di più immediata interpretazione.

Presentiamo il disegno della nuova targhetta; vera insegna di cavalleria che consentirà a tutti gli automobilisti Soci del Touring di riconoscersi e di porgersi, in caso di necessità, quel reciproco aiuto che è simpatica tradizione del nostro Sodalizio.

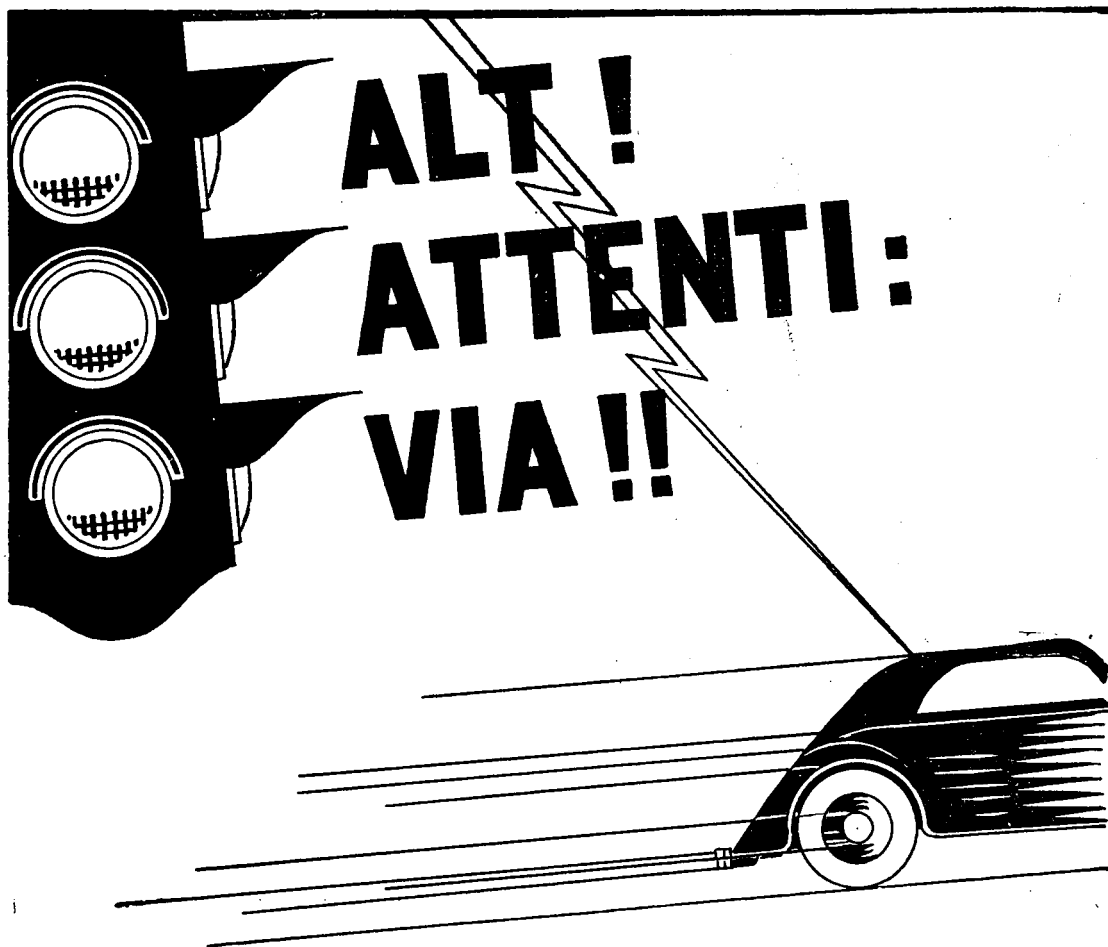
La nuova elegante targhetta-distintivo, da applicarsi sul radiatore della macchina, è in metallo cromato a smalto ed è in vendita alle seguenti condizioni: tipo piccolo L. 9 alla Sede del T. C. I., L. 11 in Italia, Impero e Colonie, L. 13 all'Estero; tipo grande: L. 14 alla Sede del T. C. I., L. 16 in Italia, Imp. e Col., L. 18 all'Estero.

Esempi da imitare

Non ha sosta l'invio, da parte dei Soci Vitalizi, della quota integrativa di L. 22.50 o di Lire 30 (a seconda, cioè, che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 prima del 1932 o con quella di L. 200 dal 1932 a tutto il 1935), a rimborso della somma versata dal Sodalizio per convertire il loro contributo in Rendita 5 %.

Ecco una nuova cospicua serie di « esempi da imitare »:

R. Scuola Tecnica Commerciale « Luigi Ziliotto », Zara; N. H. Orazio Balbi, Stia; Ten. Col. Rag. Cav. Carlo Spigliati, Firenze; Dott. Gr. Uff. Michele Adinolfi, Perugia; Marchese Nello Venturi Ginori, Firenze; Pelizzari Maria ved. Bellavita, Torino; Sac. Angelo d'Adda, Caronno Milanese; Dott. Rag. Felice Levi, Milano; Prof. Nicodemo Gentile, Chieti; Ing. Cav. Guido Cortini, Tripoli; Rag. Cav. Giovanni Calderari, Trento; Rag. Mario Ferrari, Albavilla; Craviolo Pierino, Nole Canavese; Pedotti Giovanni, Milano; Giuganino Vittorio, Torino; Molnar G., S. Casciano Val di Pesa; Morteo Giorgio, Brescia; Scandroglio Luigi, Bulawayco; Cav. Carlo Cecovi, Roma; Dott. Luigi Carena, Novara; Dott. Giuseppe Fegarotta, Palermo; Ing. Pietro Albertelli, Buenos Aires; Ing. Mario Bagalini, Roma; Carugati Carlo, Como; Rivoir Ferruccio, Luserna S. Giovanni; Cav. Alberto Mascagni, Figline Valdarno; Dott. Sigismondo Sabbadini, Velletri; Avv. Salvatore Grossi, Pico; Fumagalli Osvaldo, Milano; Arch. Paolo Bonci, Palermo; Cav. Cesare Porta, Cernobbio; Geom. Giacomo Bombardi, Cusercoli; Becherucci Giuseppe, Firenze; Dott. Giovanni Cattaneo, Darfo; Avv. Giuseppe Ceriana, Torino; Gamba Alfredo, Torino; Sacerdote Emanuele, Torino; Avv. Goffredo Sideri, Genova; Generale Comm. Claudio Bergia, Imperia II; Gr. Uff. Erminio Vella, Rio de Janeiro; Dott. Cav. Guglielmo Sanguinetti, Borgo S. Lorenzo; Dott. Cav. Aurelio Bonelli, Firenze; Dott. Cav. Giovanni Piccinini, Firenze; Dott. Ing. Riccardo Eustacchio, Terni; Dott. Cav. Giuseppe Inguaggiato, Palermo; On. Dr. Gr. Uff. Italo Bonardi, Salò; Donna Teresa Bonardi Torlonia, Salò; Conte Ottobono Terzi, Salò; Conte Manfredi Terzi, Salò; Rusca Josè, Buenos Aires; Marchetti Juan, Buenos Aires; Zappa Augusto, Buenos Aires; Vido A. Josè, Buenos Aires; Ing. Vincenzo Camogli, Brava; Cassinelli Pablo, Lima; Ing. Cav. Giovanni Domenico, Puke; Vergara Carmine, Frattamaggiore; Padre Giorgio Montico, Padova; Tinivella Umberto, Chiavazza; Villani Salvatore, Rovereto; Vola Julio Silvio, Buenos Aires; Dott. Antonio Polizzi, Genova; Geom. Ing. Egone Premuda, Fiume; Dott. Giuseppe Domenico Gallese, Napoli; Dott. Pasquale Picceo, Gagliano Aterno; Don Alessandro Naldi, Firenze; Cav. Attilio Papini, Firenze; Prof. Domenico Orlando, Zara; Krivanek Vladimiro, Brno; Prof. Roberto Grazzi, Cremona; Bono Carlo, Cantù; Dott. Comm. Giulio Banfi, Vimercate; Ing. Giorgio Coro, Varsavia; Dott. Giovanni Milano, Firenze; Rag. Domenico Monzini, Milano; Rag. Vincenzo Monzini, Milano; Ing. Silvio Messa, La Marsa; Ing. Mario Calvitti, Forlì; Biffi Antonietta, Milano; Sironi Luigi, Milano; Avv. Dott. Guglielmo Bearzi, Palmanova; S. E. il Marchese Dott. Ing. Comm. Giacomo Medici del Vascello, Genova; Ing. Cav. Uff. Alfredo Dapples, Genova; Comm. Ing. Valdimiro Catella, Torino; Marchese Dott. Luigi Medici del Vascello, Genova; Gen. Comm. Arturo Maggi, Firenze; Can. Oronzo Bello, Lecce; Lanzone Alberto, Treviso; Kluzer Ettore, Milano; Dott. Roberto Schenetti, Sassuolo; Geom. Vincenzo Monti, Nepi; Cav. Pietro Tassani, Genova; Cav. Giovanni Tassani, Genova; Dott. Enrico Galli Angelini, Roma; Castelli Dante, Roma; Geom. Tancredi Garlanda, Valdigna d'Aosta; Dott. Giuseppe Budini, Trieste; Cav. Paolo Magnetti, Cisano Bergamasco; Milanesi Luigi, Milano; Colli Siro, Vercelli; Ing. Luigi Porcella, Gonnosfanadiga; Cav. Antonio Ettore Fossati, Alessandria; Dott. Prof. Francesco Galli, Roma; Dott. Comm. Leone Gessi, Roma; Comm. Agostino Lesca, Genova; Dott. Ing. Aristide Luria, Roma; Dott. Cav. Paolo Baselli, Garlasco; Dott. Ing. Giuseppe Pontiggia, Cremona; Rag. Comm. Vincenzo Russo, Bari; Dott. Cav. Luigi Sambalino, Firenze; Dott. Ing. Enrico Severini, Torino; Prof. Ing. Edwin Thomann, Zurigo; Ten. Col. Cav. Cesare Cremese, Cagliari; Dott. Ing. Comm. Ugo Filicori, Bologna; Ten. Col. Cav. Uff. Antonio Parolari, Milano; Dott. Cleomene Quarantorsi, Livorno; Modiano Giacomo, Trieste; Migui Pietro, Bastia per Ospedalicchio; Dose Ermanno, Carpano per Stallie; Prof. Ferruccio Roseo, Milano; Signorini Giuseppe, San Paulo; 2° Capo Elettr. Michele De Sario, Roma; Enci Iris, Bologna; Dott. Mario Levi Malsano, Roma; Mapelli Alberto, Milano; Mansuino Rodolfo, Genova-Bolzaneto; Vassallo Alberto, Bengasi; Rag. Sergio Vezzalini, Modena; Pojasina Egidio, Vedano Olona; Rag. Franco Pojasina, Vedano Olona; Pesante Francesco, Sanremo; Padre Emanuele Montoto, Roma; Ravassa Francesco, Torino; Dott. Ugo Rolfo, Foligno; Robbiano Angelo, Milano; Rossi Luigi, Milano; Rag. Luigi Rossi, Milano; Sibilla Silvio, Milano; Stacchini Primo, Lecco; Strambini Pietro, Tirano; Ing. Luigi Torsello, Cimbergo; Veneri Dino, Vago; Sala Febo, Herisau; Cav. Francesco Abruzzini, Locri; Cav. Giuseppe Basevi, Genova; Anfosso Viale Ada, Torino; Avv. Prof. Giuseppe Napolino Manenti, Console del T. C. I., Modica; Ing. Comm. Alessandro Basevi, Genova; Papini Telesforo, Roma; Rosselli Celesia Gina, Genova; Ing. Silvio Boglietti, Torino; Dott. Giuseppe Galbiati, Bergamo; Scriboni Pietro, Cheren; Prof. Comm. Michele Landolfi, Napoli; Romano Oscar, Trieste; Conte Ugo di Montegnacco, Trieste; Dott. Oreste Boero, Milano; Chioffi Rina, Vallombrosa; T. Col. Cav. Vittorio Cecchi, Milano; Dott. Emanuele Cavanna, Roma; Don Giuseppe Roberto Claretta, Roma; Catalano Enrico, Roma; March. Guido Castiglioni, Cingoli; Casadei Francesco, Milano; Carlotto Francesco, Cogoleto; Geom. Ottavio Giulio Bruno, Console del T. C. I., Casale Monferrato; Ing. Andrea Brignole, Milano; Avv. Carlo Benzoni, Milano; Amoretti Leone, Console del T. C. I., S. Olcese; Garufo Salvatore, Palermo; Orso Pier Giovanni, Torino; Dott. Gallo Galloni, Console del T. C. I., Issime; Prof. Nellj Raimondi, Torino; Magnolini Leonida, Lovere; Magnolini Romolo, Lovere; Magnolini Gian Antonio, Console del T. C. I., Lovere; Rag. Carlo Bargoni, Console del T. C. I., Soresina; Rag. Aldo Zuccaro, Fiume; Avv. Umberto Zerba, Castelnuovo Scrivia; Zanga Enrico, Pianezza; Ing. Alfonso Oberziner, Milano; Gritti Umberto, Cuneo; Rag. Comm. Italo Vismara, Gorizia; Rag. Giacomo Vottero, Villafranca Sabauda; Ing. Luigi Emilio Verpa, Milano; Cav. Filippo Locatelli, Roma;Grazioli Cesare, Schangai; Nob. Giovanni Cocozza di Montanara, Roma; Dott. Antonio Montefusco, Formia; March. Giovanni Bisleti, Valmontone; Modenato Giorgio, Mestre; Paoli Cosimo, Lucca; Dott. Arturo Malinverno, Melzo; Tabassi Camillo, Laurel Spring N. I.; Amadesi Giulio, Bosetto; Nob. Lancillotto Anguissola da Travo, Travo; Rossi Gino, Carate Brianza; Ten. Col. Comm. Andrea Fiore, Console del T. C. I., Castroreale; Pozzi Giacomo, Como; Dott. Carlo Pepe, Tolmezzo; Rag. Comm. Camillo Magnocavallo, Milano; Rag. Comm. Piero Moro, Milano; Ing. Dott. Cav. Uff. Ciro D'Agnone, Campobasso; Gr. Uff. Gian Luca Biraghi Lossetti, Roma; Dott. Alfonso Claren, Bruxelles; Brusa Antonio, Console del T. C. I., Asso-Canzo; Prof. Giuseppe Bellingardi, Como; Coppi Caterina, Roma; Cap. Michele Filiberto, Palermo; Frova Alberto, Milano; Grifoni Giocondo, S. Andrea a Rovezzano; Cav. Uff. Giuseppe Marina, Alessandria; Ing. Enrico Grillo, Torino; Levi de Leon Giuseppe, Firenze; Lorenzola Francesco, Vercelli; Savino Vincenzo, Petosino di Sorisole; Rev. Luigi Franchinotti, Kansas City; Nicolich Giuseppe, Zara; Gagliardi Giovanni, Torino; Lloyd Ferey Robert, Bergamo; Rag. Renzo De Antoni, Mornico Losana; Dott. Francesco Miglio, Addis Abeba.

(continua)

Nel traffico che obbliga
a continue rapide riprese
col
Mobiloil
si va meglio

AT·2

Motociclisti
Automobilisti
Camionisti

QUESTO È PER VOI!

Sperimentate il nuovo sistema di protezione contro le forature dei pneumatici mediante il procedimento speciale Brevettato in Italia ed all'Estero e denominato

Tutti conoscono certamente gli inconvenienti di una foratura e le sue conseguenze:

Pericolosi sbandamenti / Sciupio prematuro dei pneumatici / Perdita di tempo

Con **SALVAPNEU** tutte queste noie sono eliminate perchè ottura istantaneamente le forature.

non deve essere confuso con prodotti liquidi o semi liquidi già esistenti in commercio, perchè:

funziona a secco / non squilibria nè ruote nè direzione / non è chimico / non ottura le valvole / non sporca / ha durata illimitata s'introduce nelle camere d'aria senza smontare il pneumatico

---

Richiedetelo ai vostri fornitori ed in mancanza al Deposito Generale per l'Italia e Colonie

L. PESATORI - TORINO - Piazza Solferino, 3

AUTOMOBILISMO

Segnalazioni stradali e cartelli pubblicitari.

Nel Consiglio dei Ministri riunitosi il 9 febbraio è stato approvato uno schema di disegno di Legge col quale si dettano norme circa le caratteristiche e le modalità di impianto dei cartelli pubblicitari lungo o in vista delle strade, e circa l'uso di gemme catarifrangenti che si possono apporre sui cartelli stessi.

Ancora non è dato conoscere il Decreto nelle sue particolarità: fin d'ora però il Touring non può che compiacersi vivamente per i criteri direttivi che hanno ispirato il Decreto stesso e che anche recentemente sono stati richiamati al Senato dal nostro Presidente Sen. Bonardi.

Diceva il Sen. Bonardi nella Seduta del 17 dicembre, discutendosi il bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici: « ...Vorrei rinnovare al Ministro la mia vecchia preghiera, quella cioè di istituire un controllo, una disciplina, una norma che impedisca la permanenza ed il nuovo impianto di certi orribili cartelli che vanno deturpando le autostrade e le strade dell'Azienda Autonoma Statale. Io non credo che il reddito per l'applicazione dei cartelli possa portare un grande conforto al bilancio della A. A. S. S. Penso vi sia qualche cosa d'altro da salvaguardare, da difendere, che vale di più: la bellezza naturale del nostro Paese e delle nostre strade, tanto più che, quando noi parliamo della Milano-Laghi, parliamo di una zona celebre per la sua bellezza, per il sorriso della natura, per tutto quello che attrae il viandante e il turista. Tutto ciò impone che la pura e serena linea del paesaggio non sia turbata da scritte, forme, colori violenti, che offendono e sono una volgarità e una stonatura, indegne dell'amore e della sollecitudine coi quali finalmente tra noi si sente e si svolge l'industria fondamentale dei forestieri, a cui dobbiamo offrire, gelosamente integra, e sempre più attraente, la bellezza di questa nostra incomparabile Italia ».

E sempre a proposito di cartelli segnalatori, il nostro Presidente, richiamandosi al Decreto Ministeriale del 5 novembre 1936-XV, col quale si è finalmente disciplinata la situazione dei cartelli indicatori da apporsi sulle strade pubbliche e la disciplina delle segnalazioni semaforiche — Decreto del quale abbiamo dato notizia nel numero di gennaio de « Le Vie d'Italia » —, si rivolgeva al Ministro con una preghiera dettata dalla compiuta analisi delle norme sancite dal Decreto stesso e dalla lunga esperienza che il nostro Sodalizio ha acquisito in materia di segnalazioni stradali: « ...Il provvedimento è sicuramente giusto e potrà essere prontamente ed efficacemente attuato; però chiedo, per quanto concerne le segnalazioni notturne a mezzo di catarifrangenti fissati in colore bianco sul nome degli abitati, che (dando un termine necessario per la sistemazione) si riconosca la necessità che tale colore venga riservato esclusivamente a questo scopo e si mutino i catarifrangenti a colorazioni bianche oggi troppo usati per réclame commerciale, creando, per l'automobilista che transita di notte, confusioni e pericoli tra la segnalazione stradale e i nomi di prodotti d'ogni genere. Il Decreto porta la determinazione, con un modello allegato, delle misure, del colore e della forma dei vari cartelli. Osservo che, almeno pei cartelli di segnalazione di città e di paese, è necessario un provvedimento che meglio si attagli alla realtà del fine cui si vuole giungere. La misura prescritta può servire pei nomi di paesi e città composti di poche sillabe, ma non serve quando il nome è piuttosto lungo, perchè, se non sono spaziate le lettere, la scritta risulta illeggibile. Il Ministro, facendo compiere un esperimento, dovrà riconoscere il fondamento del rilievo. Basterà che le misure indicate siano considerate come minimi, consentendo eccezioni pratiche corrispondenti alla finalità del provvedimento ».

Per quanto, ripetiamo, il Decreto preannunciato nel Consiglio dei Ministri non sia ancora noto, è lecito credere che esso venga appunto a disciplinare la colorazione delle gemme catarifrangenti ad uso di pubblicità commerciale, venendo così ad autorevolmente riconoscere la fondatezza delle osservazioni del nostro Presidente, innanzi alla Camera Vitalizia.

I Saloni Automobilistici del 1937.

Avremo quest'anno — oltre a quello di Bruxelles, già svoltosi dal 9 al 20 gennaio con risultati ottimi per partecipanti (62 marche) e per visitatori, ma senza novità degne di rilievo, ed oltre a quello di Berlino, pure già svoltosi dal 15 al 22 febbraio, interessante per la presentazione al completo dell'evoluta produzione tedesca e per le manifestazioni di contorno, anche di natura politica —, altri tredici Saloni automobilistici in Europa: uno per ogni principale Nazione, e due in Polonia e in Inghilterra (uno dei quali destinato prevalentemente agli autotrasporti e applicazioni industriali).

Le date dei più importanti — dei quali daremo opportuno cenno a tempo debito — sono le seguenti: dal 13 al 21 marzo il Salone di Ginevra (il più ricco quanto a nota d'internazionalità, specialmente per il largo intervento dell'industria americana, e particolarmente importante quest'anno dopo la sospensione del Salone di Amsterdam, che aveva un carattere analogo, e che verrà sostituito dalla Fiera di Utrecht); dal 7 al 17 ottobre il Salone di Parigi; dal 13 al 23 ottobre il Salone dell'Olimpia a Londra, e dal 28 ottobre al 3 novembre il XIII Salone Italiano dell'Automobile a Milano.

Per il Salone di Ginevra le iscrizioni si son chiuse con l'adesione di ben 17 marche americane, 11 tedesche, 10 inglesi, 8 francesi, 4 italiane e 3 cecoslovacche.

Ford a motore posteriore ?

In un articolo ospitato lo scorso anno su queste colonne, nella rubrica dei « Perchè », discorrendo di sistemi di trasmissione di possibile sostituzione all'attuale sistema classico, richiamavamo l'attenzione sulla particolare razionalità che avrebbe offerto un sistema invertito: motore posteriore con trasmissione anteriore.

È interessante notare oggi che su questa soluzione si è recentemente soffermata l'attenzione di Ford, il quale ha richiesto il brevetto d'un suo schema di macchina (che nulla autorizza per ora a prevedere di prossima costruzione) comportante appunto il motore posteriore. in mezzo alle ruote. La trasmissione anteriore permette un forte abbassamento del gruppo motore, indipendente da qualunque legame con le ruote che lo affiancano, in confronto ad altri progetti con motore e trasmissione posteriore. Rimangono comunque gli inconvenienti già ricordati a carico della trazione anteriore, quando il treno anteriore rimane poco caricato.

Interessante in questo progetto schematico di Ford è anche la sterza integrale alle 4 ruote, che permette di ridurre l'angolo di sterzata sulle anteriori, sempre imbarazzante quando le ruote siano anche motrici.

Revisione generale degli autoveicoli adibiti ai servizi pubblici.

Con decreto ministeriale è disposta la revisione generale degli autoveicoli adibiti ai servizi pubblici di linea, concessi in via definitiva o autorizzati in via provvisoria, e degli autoveicoli adibiti a servizio pubblico di noleggio da rimessa e servizio pubblico da piazza. La revisione degli autoveicoli adibiti ai servizi pubblici di linea e di quelli da piazza dovrà essere espletata dai Circoli ferroviari di ispezione entro il 30 settembre 1937, e quello degli autoveicoli adibiti a servizio di noleggio da rimessa entro il 31 dicembre, in occasione del rilascio annuale del nulla osta richiesto agli effetti della riduzione della tassa di circolazione.

Una sentenza rivoluzionaria.

In una causa relativa ad un investimento da tergo di un'automobile contro un carro che la precedeva nella stessa direzione in una sera nebbiosa, il Pretore di Legnago ha emesso una originale e coraggiosa sentenza, affermando una massima assolutamente nuova: ha cioè riconosciuto l'incolpevolezza dell'automobilista e il torto del carrettiere, argomentando che il carro aveva un fanalino visibile soltanto dal davanti, e presentava il tergo oscuro, come in pratica avviene per moltissimi carri.

Il Pretore di Legnago, interpretando, in modo che ben può dirsi rivoluzionario, l'art. 41 del Codice Stradale, afferma la massima che: « Coll'espressione — « visibili nella direzione di marcia » — la legge impone al conducente del veicolo l'obbligo di collocare i segnali luminosi in maniera che siano visibili da chi percorra la strada nella direzione di marcia del veicolo illuminato, onde consentirgli di compiere, in tempo opportuno, la manovra per il sorpassamento.

« Qualunque siano le condizioni atmosferiche, tali segnali devono essere efficienti e cioè consentire la visibilità a non meno di cento metri.

« Pur mancando una espressa norma di legge, ogni veicolo deve illuminare anteriormente la strada per evitare incidenti dannosi a sè e agli altri ». (Pretura di Legnago, 25 marzo 1930, Sinigaglia contro Busacchi, in *Giust. Autom.* 1936, col. 399).

Come è noto, l'interpretazione corrente sinora attribuisce all'espressione « visibili nella direzione di marcia » il significato di « visibili dal davanti ». Sarà interessante conoscere il parere del Tribunale ed eventualmente della Cassazione, che probabilmente sarà investita dell'originale e importante quesito.

Autovetture Diesel.

Sul finire del 1935 davamo notizia dell'impostazione in Francia di una vettura leggera da turismo, azionata da motore Diesel, veloce e di piccola cilindrata. Difficoltà di messa a punto han ritardata l'ultimazione dell'interessante macchina, che può forse determinare un indirizzo nuovo in un campo rimasto sinora universalmente fedele al più dispendioso e meno redditizio motore a benzina. Ora si annuncia che la vettura ha fatto la sua comparsa sulle strade francesi, pare perfettamente a punto. Si tratta di un Diesel a 4 tempi e 4 cilindri, con cilindrata complessiva di 1780 cm^3, che raggiunge facilmente i 100 km. all'ora. Non è ancora noto sotto quale firma industriale sarà eventualmente lanciata, non risultando concluse le pratiche per la cessione del modello sperimentale e dei diritti di fabbricazione.

CICLO-MOTO-TURISMO

Appunti per i cicloturisti.

La recente Esposizione del Ciclo non ha portato sensibili novità di particolare interesse per il cicloturista. Tuttavia, qualcosa abbiamo notato che merita di essere riferito. Significativo è il progresso nella diffusione delle gomme a bassa pressione. Mentre la ballon (26 × 2) si può dire ormai scomparsa, la balloncina, che dà già buoni risultati, praticamente di poco inferiori, ha guadagnato sensibilmente terreno. Questa (26 × 1 ½ × 1 ¾) è, infatti, pratica, confortevole e nello stesso tempo leggera. Il suo successo è pienamente meritato, e non ci stancheremo mai di raccomandarla come la più adatta.

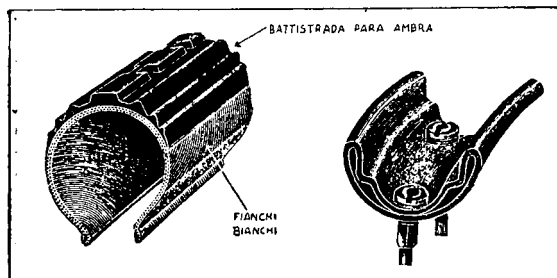



Fig. 1.
SULLE COPERTURE SEMIBALLON PIÙ ADATTE SUI CERCHI IN DURALLUMINIO, IL CICLOTURISTA TROVERÀ UTILI NOTIZIE NEL TESTO

Ma il progresso è più notevole (e più recente) nelle coperture normali (di diametro 700 mm., contro i 650 della semiballon). In questo campo, alla copertura normale si sta sostituendo, su vasta scala, quella maggiorata della misura 28 × 1⅝ × 1½, la cui sezione è di circa 40 mm., contro i 45 della semiballon. Questa misura (semiballoncina) è già sufficiente per quel minimo di confort che si richiede per il turismo.

Ora sarà bene consigliare chi volesse montarsi una bicicletta con le gomme descritte. Molte sono le case che costruiscono coperture di quelle dimensioni, ma le più adatte per leggerezza e scorrevolezza sono quelle prodotte da una di esse che fabbrica coperture di lusso dai fianchi coperti in gomma bianca, e il battistrada in para color ambra. Coperture di tal genere si trovano nelle due misure balloncino e semiballoncino. Sarà bene completarle con buone camere d'aria piuttosto leggere.

Per coloro che vogliono portare al massimo la leggerezza delle masse rotanti (già dicemmo che il cerchio di legno va bene e non è delicato) segnaleremo che l'Esposizione ha rivelato una certa ripresa nella costruzione dei cerchi d'alluminio. Crediamo che attualmente non sarà difficile trovare questi cerchi nelle due dimensioni di cui dicemmo per le coperture, presso i rivenditori grossisti meglio provvisti, anche fuori di Milano. Il prezzo è piuttosto forte, data la presente scarsezza del materiale. Chi non vuole o non può spendere, acquisti due buoni cerchi di legno (acero), e ne avrà un ottimo rendimento.

Da segnalare sono pure le selle sport, strette, flessibili. Molti lettori ci hanno scritto che non riescono ad adattarsi alla sella tipo corsa, di cuoio, stretta e senza molleggio. Sarebbe meglio vi riuscissero; ma siccome, tra l'altro, a molti manca anche il tempo per il dovuto allenamento, è necessario che trovino da sostituirla senza eccessivo scapito. Non siamo del tutto contrari alla sella del tipo flessibile, in pelle, con mollette per l'elasticità. Di tipo sport, però, cioè stretta e a fusto rigido (come in fig. 3). Ma non consigliamo però una falsa economia, perchè la sella, qualunque essa sia, deve sempre usarsi della migliore qualità, specie da chi, come il cicloturista, deve starci seduto lungamente.

Altro di veramente notevole l'Esposizione non ci ha presentato. Abbiamo ritrovato il cambio automatico, di cui parlammo nei precedenti articoli, tipo che però non è stato ancora lanciato in pieno. Una casa milanese ha presentato anche quest'anno, a titolo di attrazione, un tandem misto per uomo e donna, mentre una nota fabbrica varesina ha esposto una graziosa bicicletta gran sport per donna, con cambio a tendicatena, manubrio sport e caratteristiche generali ispirate alla attuale costruzione da corsa.

Non pochi sono coloro che in discesa non abbondano in audacia e si lamentano degli attuali freni. Abbiamo visto un nuovo freno italiano agli orli del cerchio e imbullonato come gli attuali freni da corsa, che dovrebbe essere realmente un po' più efficace dei soliti. Quanto a freni ad espansione, ne abbiamo trovati di bellissimi e leggerissimi, in duralluminio. Ultima segnalazione: un mozzo con ruota libera incorporata, che consente il montaggio di una tripla corona, con vastissima gamma di dentature. Mentre, infatti, le usuali ruote libere portano almeno 16 denti, quella consente pignoni minori.

Poichè le domande e le osservazioni di lettori appassionati di cicloturismo continuano a pervenirci giornalmente, vediamo di rispondere a qualcuna delle più recenti e interessanti.

Un cortese lettore di Modena scrive una lunga lettera di osservazioni, soffermandosi particolarmente sul fatto che ogni cicloturista si foggia una sua tecnica personale. Questo in sè è vero, ma si commetterebbe un grosso errore a volerne fare una legge. La tecnica personale ha luogo per il fatto che ogni soggetto non riesce a sviluppare, secondo la giusta regola, le proprie capacità, o di talune di esse manca. Ma tutti devono cercar di applicare i dettami consigliabili alla massa. Per ciò crediamo di essere nel giusto quando propagandiamo una tecnica risultante da una sintesi tra l'impiego di un mezzo massimamente confortevole e l'erogazione di energie richiedenti un certo sviluppo di qualità atletiche. Con ciò tendiamo a far sì che il cicloturista si sforzi a portarsi verso un maggiore grado di perfezione.

Fig. 2.
LA PIÙ NOTA CASA PRODUTTRICE DI CAMBI A TENDICATENA E DERAGLIATORE HA PRESENTATO ALLA RECENTE ESPOSIZIONE DI MILANO UNA PRATICA CHIAVETTA TASCABILE PER SVITARE LE TRIPLE CORONE SPECIALI

Il lettore modenese si dice, inoltre, contrario alle gomme ballon, perchè le strade asfaltate non le richiedono. Personalmente siamo invece convinti, in base

alla quasi quotidiana esperienza, specie d'estate, quando l'asfalto si ondula maggiormente, che, di regola, una strada buona normale è migliore di una asfaltata. Le zone turistiche sono poi di prevalenza in montagna. ove le strade sono sempre ottime.

Parlare di aumento di peso non è il caso, perchè i dati precedentemente esposti lo dimostrano. Quanto al rendimento delle ruote semiballon, oltre alla nostra esperienza, abbiamo quella di giovani sportivi, che avrebbero anche rinunciato al confort, pur di avere maggior rendimento; ma che, dopo il nostro consiglio, si sono accorti che quanto si può ottenere dal più leggero tubolare, lo si ottiene pure (per l'uso turistico, anche velocissimo) dal semiballon.

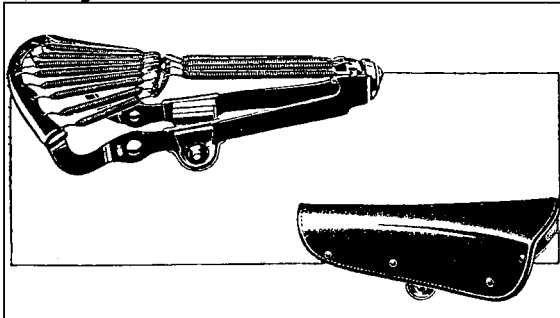



Fig. 1.
UN TIPO DI SELLA PER IL CICLOTURISTA CHE AMA UN PO' DI CONFORT: FLESSIBILE, MA STRETTA E A FUSTO RIGIDO

Un'ultima, interessante osservazione del cortese lettore riguarda il « non uso del cambio ». Egli sostiene che con un solo rapporto medio (che implica un ritmo veloce, con lieve sforzo in pianura, e una cadenza lenta, ma con sforzo notevole in salita) viene a mantenersi una certa costanza nel lavoro che il ciclista deve fare. La teoria si presenterebbe fallace anche se non vi fosse a confutarla l'universale e lunga esperienza del cambio di velocità, oggi, specie all'estero, diffusissimo anche fuori del campo della corsa.

Molti si sono lamentati che non si trovi più in commercio un dispositivo del genere del freno « Carloni » di anteguerra, da servire come rallentatore per le lunghe discese. Normalmente, non troviamo necessario tale accessorio. All'estero si fabbricava un tempo un rallentatore a manopola, che è poi stato sostituito con una leva a tacche e nottolino di fermo. Chi avesse bisogno di tale dispositivo deve farselo egli stesso costruire. Con un po' d'ingegnosità non è difficile progettarlo L'identica cosa dobbiamo ripetere per le borse, che è bene far confezionare da una buona valigeria: quella da applicare dietro la sella in cuoio, quelle, più ampie, laterali alla ruota, possibilmente in compensato, su telaietto di tondino d'acciaio.

I fermapiedi si possono usare con qualsiasi scarpa, beninteso purchè non si tratti di uno scarpone da montagna, magari coi chiodi. Naturalmente, usando pedali normali larghi, il piede vi riposa meglio.

Quanto alla convenienza di servirsi dei calzoncini corti, perchè più confortevoli, saremmo d'accordo, se non ci fosse di mezzo una questione di estetica.

Nel nostro articolo dell'agosto scorso abbiamo consigliato, come il più adatto al cicloturista, il cambio di velocità a tendicatena e deragliatore del tipo illustrato, rivelatosi assai pratico nella nostra lunga esperienza personale. Ci piace ora constatare che avendo noi consigliato per l'uso turistico questo cambio, già rivelatosi nelle corse di tutta Europa (giovando così al buon nome della genialità e operosità italiana), abbiamo emesso un parere che trovammo in seguito autorevolmente condiviso. La diffusa rivista inglese « The Bicycle », nel suo numero dell'8 dicembre scorso, ha dedicato una intiera pagina (la pubblicazione ha il formato giornale), a firma del suo più eminente redattore tecnico, a tale tipo di cambio di velocità. Tutti sanno che in Inghilterra le corse, nel vero senso della parola, non esistono, mentre invece è praticato in larga misura il cicloturismo.

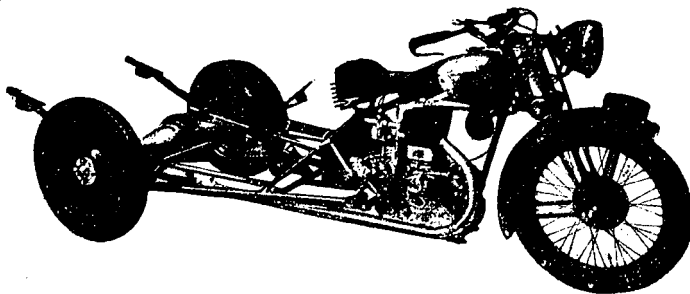
La casa produttrice di tale cambio si è resa benemerita anche per aver messo in commercio una serie di accessori, che completano e rendono più confortevole l'uso del cambio stesso, reso già pratico dall'applicazione del deragliatore. All'Esposizione abbiamo notato — oltre ai cambi, ai diversi tipi di ruote libere a tre e quattro corone speciali, leggere, in acciaio e duralluminio, ai forcellini speciali e alle chiavi apposite per lo smontaggio delle ruote libere e delle corone — la chiavetta tascabile illustrata in fig. 2. Può capitare di dover svitare la ruota libera anche in viaggio, ad esempio se occorre cambiare qualche raggio rotto.

La chiavetta *A* si infila sulla ruota libera e si mette al suo posto la ruota. L'estremità *B*, piegata in fuori, viene a fermarsi contro il forcellino. Girando la ruota nell'uno o nell'altro senso, si svita o si avvita la ruota libera. L'estremità *B* porta anche apposita incavatura per servire da chiavetta per tendere i raggi.

e. cap.

Dalle corse campestri alla Milano-San Remo.

Marzo è il mese classico della ripresa ciclistica, che si annuncia con il rifiorire delle gare, dalle prime contese per i dilettanti alle maggiori prove per i professionisti. La Milano-San Remo, è in prima linea poichè ogni anno segna la riapertura della stagione interna-

zionale; corsa singolare, questa, di fascino intenso e di alta influenza per varie ragioni, sia che essa valga ad offrire le prime indicazioni sul valore degli atleti, dopo la tregua invernale e l'allenamento a regime forzato di febbraio sulle strade della riviera, sia che determini impensati sviluppi di lotta per le condizioni atmosferiche incostanti, che spesso l'accompagnano. Cosicchè, a volta a volta, la « Milano-San Remo » può diventare una corsa velocissima su strade asciutte e con aria tiepida, o una gara durissima, avversata dal fango e dalla pioggia sul valico dell'Appennino e dal vento freddo sulla litoranea.

Per fare pronostici sensati sulla « Milano-San Remo » bisognerebbe anzitutto avventurarsi a previsioni meteorologiche, per le quali occorrerebbe attendere perlomeno la vigilia. Ne siamo ancora lontani e preferiamo prospettare, per ora, soltanto i motivi di una battaglia serrata ed animosa, conforme alle più recenti tradizioni del ciclismo nazionale, che, dopo l'eclisse, in parte involontario, dello scorso anno, sembra avviato, per la nuova stagione, ad una franca rinascita.

L'inverno, almeno sino all'epoca delle nevicate di fine gennaio, è stato propizio allo svolgimento di una vasta attività, sotto forma di gare campestri. Non siamo ancora nella fase di sviluppo desiderato, ma un reale progresso esiste ed è di buon auspicio. Pensiamo che, come per il podismo, possa aver successo una iniziativa di organizzazione su larga base: ogni centro, ogni rione, ogni comune, ogni paese, abbia la sua gara ciclo-campestre, ed i vincitori vengano chiamati a disputare una prova finale o una serie di prove finali. Si è giunti a creare una organizzazione densa di concorrenti e feconda di risultati per le manifestazioni campestri podistiche; occorrerebbe fare altrettanto per le prove ciclistiche, anche se le difficoltà sono maggiori per la scelta dei percorsi, l'esecuzione dei controlli, il reclutamento dei concorrenti, che non dovrebbero essere campioni, ma autentiche reclute.

Ne beneficierebbe sotto ogni aspetto la propaganda dello sport, anche perchè si smuoverebbe qualche preconcetto, si vincerebbe l'inerzia, che spesso non ha altro fondamento che un po' di pigrizia. Innanzi tutto occorrerebbe chiedere l'ausilio delle organizzazioni giovanili del Partito che, anche in questo ramo dello sport, possono esercitare il loro benefico influsso. Già il ciclismo è entrato come elemento primario in molti programmi di attività dei Dopolavoro, dei Fasci Giovanili, del G.U.F.; un allargamento del fronte, un'estensione in superficie non può che rendere più completa l'opera.

Sviluppi dei mototrasporti.

Il mototrasporto ha avuto la sua giornata alla Mostra del Motociclo. Come abbiamo ricordato in precedenti note, durante la « settimana » motociclistica milanese si è svolto un concorso per motofurgoncini, al quale hanno preso parte una decina di concorrenti. La manifestazione ha avuto notevole successo, non tanto per i risultati, quanto perchè, mettendo in evidenza difetti e lacune nei confronti delle esigenze tecniche ed economiche di questo mezzo di trasporto, ha mostrato verso quali tendenze debbano orientarsi i costruttori affinchè il motofurgone raggiunga quella diffusione che le condizioni del mercato italiano indicano come possibili.

La Giuria ha proposto a pari merito per il premio di eccellenza le macchine di Benelli e di Gilera ed ha premiato pure, a pari merito, Bianchi ed Astra per le carrozzerie. Nessun altro premio è stato assegnato all'infuori di quello speciale erogato al furgoncino Autolux, munito di un gruppo motore elettrico-cambio adattato su di un triciclo a pedale ed azionato da una batteria di accumulatori con apparecchiatura per il facile ricarica-

mento. La Giuria ha apprezzato, oltre che l'idea di applicare sui motofurgoncini l'elettricità, combustibile nazionale al cento per cento, anche il basso costo di esercizio del trasporto.

In linea di massima, si sono notati tra i miglioramenti l'adozione del dispositivo di fermo del veicolo abbandonato a se stesso, l'uso delle tre ruote intercambiabili, lo studio di dispositivi per il riparo del conducente, la ricerca di efficienti apparecchi segnalatori. In generale, è stato seguito il sistema di costruzione delle carrozzerie facenti parte col telaio, evitando il cassone appoggiato su balestre ed oscillante. Ma nel campo delle sospensioni c'è ancora molto da fare; e viceversa in altri campi si è forse fatto troppo, cioè si è strafatto, perdendo di vista il fine utilitario del trasporto, dimenticando i limiti di applicazione del motofurgoncino, forzandolo ad invadere una zona che non gli compete e nella quale inevitabilmente il mototrasporto è destinato a cedere. Eccessivo entusiasmo, fede troppo cieca: qualche volta non è regresso, ma progresso raffinato il ritorno alla semplicità, purchè razionalmente ed economicamente — non poveramente — concepita.

Le prove del campionato motociclistico.

L'inquadramento sportivo della nuova stagione è stato definitivamente fissato dalla R.F.M.I., almeno per quanto riguarda le prove di campionato destinate a costituire la spina dorsale della struttura agonistica dell'annata.

La 4ª Coppa Mussolini, che quest'anno si spingerà da Milano oltre Napoli sino a Taranto, il 2 maggio; il circuito del Lido a Genova il 23 maggio; la Coppa del Mare a Livorno il 25 luglio; il Gran Premio d'Italia per il Trofeo della Velocità a Monza il 29 agosto; il circuito di Bologna il 19 settembre. Ci sono, come si vede, delle novità; a parte il prolungamento della Coppa Mussolini, il cui percorso ora tocca i 1200 chilometri, entrano in lizza, per organizzare le prove del massimo campionato, Genova e Bologna, due città a capo di due zone nelle quali lo sport motociclistico ha sempre avuto ferventi cultori. Infine, il Trofeo della Velocità, che lo scorso anno offrì una splendida vittoria all'industria nazionale, sarà anticipato a fine agosto, precedendo così il Gran Premio Automobilistico. Per tutte le manifestazioni nazionali sarà obbligatorio l'uso di un carburante tipo, formato in parte eguali di benzina e benzolo.

La Federazione è venuta in questa determinazione perchè tale è la miscela prescritta per i Grandi Premi internazionali. Si vuole in tal modo facilitare — o meglio non intralciare — la preparazione dei concorrenti italiani che intendessero svolgere un'attività all'estero. La Federazione non ha rinunciato tuttavia alla sua campagna per il carburante libero, che sosterrà anche in seno alla Federazione Internazionale; carburante libero vuol dire progresso; la miscela obbligata è un'inutile pastoia, non concepibile con il significato tecnico ed agonistico della corsa.

Infine è stato varato il regolamento delle motociclette di serie fissando le caratteristiche che serviranno a qualificare e a distinguere queste macchine alle quali è aperto un largo campo di attività. Le gare per motocicli di serie saranno riservate esclusivamente ai corridori di terza categoria; a quei motociclisti cioè che intendono partecipare alle corse con macchine di loro proprietà, escluso ogni rapporto di dipendenza con l'industria. In tal modo la presenza delle macchine da serie — che trova un'analoga rispondenza nell'automobilismo con l'istituzione della categoria delle vetture da turismo — si propone il compito di richiamare nuove schiere di proseliti alle manifestazioni motociclistiche.

Ccc.

COMUNICAZIONI

Facilitazioni ferroviarie.

Nel precedente numero del Notiziario abbiamo accennato alle riduzioni ferroviarie (50%) concesse, in varî periodi dell'anno 1937, per il complessivo di circa quattro mesi, per i viaggi a S. Remo, Ospedaletti e Bordighera. Uno di questi periodi — quello del 25 gennaio all'8 febbraio — è già trascorso: indichiamo qui i periodi ancora da fruire:

a) dal 6 marzo al 18 aprile;
b) dal 16 luglio al 15 agosto;
c) dal 21 al 30 novembre;
d) dal 6 al 15 dicembre.

Per le facilitazioni sopra indicate ad *a*) e *b*) si rilasciano biglietti di andata-ritorno cosiddetti *stagionali*, con validità di 60 giorni, prorogabili di altri 30 (con un minimo di 5 giorni), verso pagamento per ogni giorno di proroga del 2% del prezzo integrale dei biglietti. L'utilizzazione di questi biglietti è subordinata all'obbligo di una permanenza minima nella località destinataria di almeno sei giorni, escluso il giorno di arrivo e di partenza. Tanto nel viaggio di andata quanto in quello di ritorno le fermate ammesse sono: una da km. 201 a 400; due da km. 401 a 600; tre da km. 601 a 800; quattro da km. 801 a 1000; cinque oltre i km. 1000. Tanto il viaggio di andata quanto quello di ritorno debbono essere effettuati, fermate comprese, come due distinti viaggi di corsa semplice, con la validità massima di un giorno per ogni 100 km.

Per le facilitazioni sopra indicate in *c*) e *d*) si rilasceranno biglietti di andata-ritorno per *manifestazioni*, con validità di 5 giorni per le percorrenze fino a 200 km. e di 10 giorni per le percorrenze superiori. Nessuna fermata è ammessa fino a 200 km., una è ammessa per le percorrenze da 201 a 400 km. e due per le percorrenze superiori. Per questi biglietti è consentita la proroga, una o più volte, fino a raddoppiare la primitiva validità, mediante il pagamento di un supplemento del 2%.

Ricordiamo che per tutto l'anno 1937 sono in vigore le facilitazioni ferroviarie della « Primavera Siciliana », le quali prevedono riduzioni e agevolazioni distinte per viaggi dei provenienti dall'interno dell'isola, dal continente e dall'estero.

Sono parimenti in vigore le varie facilitazioni per Roma e per i Santuari italiani della « Peregrinatio Romana ad Petri Sedem ».

Quanti biglietti di abbonamento si rilasciano sulle nostre ferrovie statali?

Annualmente i biglietti di abbonamento rilasciati sulla nostra rete ferroviaria di Stato sono circa 160.000, con un introito di più di 180 milioni di lire. Il 55% dei biglietti venduti è di 3ª classe, il 35% di 2ª classe ed appena l'8% di 1ª classe. Anche per questi biglietti si nota, come in genere per tutti i biglietti ferroviari di qualsiasi specie, una forte preponderanza della 3ª classe.

Il maggiore quantitativo delle vendite è rappresentato dagli abbonamenti ordinari, che sono più di 55.000;

il minor quantitativo dagli abbonamenti per l'intera rete, che sono un po' più di 2800.

Un quantitativo cospicuo rappresentano i biglietti di abbonamento speciali (più di 34.000), i quali, in confronto degli altri tipi di abbonamento, dànno il maggiore introito: più di 100 milioni di lire, che rappresentano il 55% dell'introito totale.

Si rilasciano poi annualmente: 31.000 abbonamenti ridotti per ferrovieri, 12.000 per impiegati dello Stato e 27.000 per studenti.

Fuori delle cifre suaccennate sono i biglietti di abbonamento settimanali e festivi per lavoratori, che hanno assunto un importante sviluppo, specie in questi ultimi tempi; si rilasciano circa 5.000.000 di tali biglietti, per un importo complessivo di circa 30.000.000 di lire. Questo sviluppo è dovuto alla maggior estensione nelle classi di persone ammesse a fruirne e al fatto di avere istituiti i biglietti stessi, oltrechè per la 3ª classe, anche per la 2ª.

Servizio diretto viaggiatori e bagagli tra l'Austria e la Francia del Sud in transito per l'Italia.

Con il 1° febbraio scorso è andata in vigore una nuova edizione della tariffa per il trasporto dei viaggiatori e bagagli in servizio diretto tra l'Austria e la Francia del Sud, via Italia e via Svizzera. La nuova tariffa prevede, nei confronti di quella precedente, una maggior validità dei biglietti di corsa semplice: 15 giorni per i percorsi fino a km. 2000 e 20 giorni per i biglietti di percorsi maggiori. Prevede inoltre il rilascio di biglietti di andata-ritorno con validità di 30 giorni.

Per quanto riguarda il servizio via Italia, i prezzi di trasporto sono indicati in scellini austriaci per i percorsi austriaco e italiano e in franchi francesi per i percorsi francesi.

E' possibile far marciare i treni senza macchinisti e senza conduttori?

La nostra domanda può sembrare uno scherzo, ma i treni senza macchinisti e conduttori esistono. A Londra funziona da tempo una linea ferroviaria sotterranea, a doppio binario, che congiunge otto stazioni, sulla quale circolano nelle ventiquattro ore della giornata ben 40 trenini in tali condizioni.

La linea è specialmente adibita al trasporto della corrispondenza, dei piccoli colli e dei pacchi postali. Essa è lunga 10 km.

I treni sono a trazione elettrica, con il sistema della terza rotaia, ed azionati nei loro movimenti da cabine esistenti nelle stazioni.

Essi corrono con la velocità di 50 km. all'ora; però, quando il binario è vicino ad una stazione esso ha una pendenza di circa il 50 ‰ e la terza rotaia è senza corrente elettrica, dimodochè la corsa del treno si attenua gradualmente fino quasi all'arresto del treno in cima alla salita: l'arresto avviene poi per effetto di freni automatici azionati dalla stazione.

Ciascun treno è composto da due o più vagoni a carrelli: i vagoni possono contenere fino a quattro casse mobili (*cantainers*).

Il lavoro del personale nelle stazioni è molto agevolato, per le manipolazioni dei colli, dall'esistenza di *ascensori*, di pozzi a spirale, di nastri mobili e di altri sistemi meccanici che facilitano notevolmente il carico e la scarico, con regolarità e rapidità, riducendo al minimo il lavoro dell'uomo.

Una conferenza internazionale per il treno di lusso Sempione-Oriente Express.

Nello scorso gennaio è stata tenuta in Austria una importante conferenza internazionale ferroviaria, per alcune intese riguardanti il traffico, fra i rappresentanti delle amministrazioni ferroviarie interessate nei treni Sempione-Oriente Express, Oriente Express ed Arlberg-Oriente Express. Il primo treno, com'è noto, interessa particolarmente l'Italia, in quanto l'attraversa per 663 km. da Iselle a Postumia, seguendo il percorso Domodossola-Milano-Venezia-Trieste Gli altri due treni invece interessano esclusivamente percorsi esteri: essi per altro — specialmente l'Oriente Express — possono considerarsi in concorrenza con il Sempione-Oriente Express per le relazioni tra l'Europa Occidentale (Londra e Parigi) e l'Orientale (Belgrado e al di là). Tuttavia la via seguita dal Sempione-Oriente Express per tali relazioni è geograficamente la più breve (di 100 km.), la più rapida (si risparmiano circa 2 ore), la più economica (i prezzi sono notevolmente inferiori), la meglio attrezzata dal punto di vista tecnico e la più attraente. Questa preferenza del resto è visibilmente dimostrata dai viaggiatori: il Sempione-Oriente Express è più frequentato: si effettua giornalmente, mentre gli altri due treni sono molto meno frequentati e si effettuano solo in giorni alternati.

Progressi e problemi del servizio telefonico.

Fra i problemi più urgenti da risolvere, che il Governo Fascista trovò al suo avvento al potere, va senza dubbio annoverato quello del servizio telefonico. Su tale argomento tenne il suo discorso inaugurale il Gr. Uff. Prof. Ing. Giuseppe Pession, Direttore Generale delle Poste

e dei Telegrafi, in occasione della XLI Riunione dell'Associazione Elettrotecnica Italiana.

Nella sua dotta esposizione l'illustre relatore ci apprende con quali provvidenze fu condotta rapidamente a termine dall'Azienda di Stato la costruzione della rete telefonica interurbana in cavi sotterranei, e come fu provveduto — con l'opera delle diverse Società Concessionarie — all'automatizzazione degli impianti urbani. Con le statistiche alla mano, egli dimostra il soddisfacente sviluppo conseguito nel traffico interurbano a grande distanza ed in quello internazionale, sia dal lato tecnico che da quello economico e ne indica il sempre continuo incremento (oltre 30 milioni di comunicazioni interurbane e 1.600.000 internazionali di oggi, alle quali vanno aggiunte 2.600.000 commissioni, contro appena 11 milioni di conversazioni nel 1922). Ma di fronte a tali promettenti risultati nei servizi interurbani a grande distanza, un posto assai modesto occupano nella graduatoria dei principali Paesi del mondo il servizio urbano e quello interurbano minore. Tale preoccupante problema egli analizza sotto tre aspetti: sviluppo della tecnica in Italia, regime tariffario e industrializzazione del servizio, per trarne considerazioni degne di rilievo. Dal lato dello sviluppo della tecnica l'Italia occupa, infatti, coi suoi impianti urbani, costruiti con materiale accuratamente scelto, un posto di avanguardia rispetto alle altre Nazioni, avendo installati complessivamente, per il solo servizio pubblico, più di 330.000 numeri automatici, suddivisi in circa 700 centrali di tipo recente e perfetto. Passando al problema tariffario ed all'industrializzazione del servizio, stima più conforme alle nostre abitudini il sistema *à forfait* attualmente in uso, invece che la tassazione a contatore, che prevale in altri Paesi, e considera il telefono come un'attività prettamente industriale, per il complesso di comodità di spiccato carattere industriale che esso offre, ad es., il servizio di dettatura dei telegrammi al domicilio, quello della chiamata delle vetture pubbliche, il servizio di segreteria, quello delle informazioni, ecc.

Stabilita così la opportunità della industrializzazione, egli identifica la causa del lento sviluppo della telefonia urbana con la deficienza di buone comunicazioni fra i piccoli centri e fra questi e i grandi, ciò che non è possibile realizzare se non con una rete perfetta.

Esposto il programma che la rete gestita dall'Amministrazione Statale si propone di effettuare con la posa di tre gruppi di cavi intesi ad alleviare il traffico in talune arterie principali delle diverse regioni d'Italia, al termine della sua chiara, particolareggiata e dotta esposizione l'Ing. Pession invoca la cooperazione della scienza, della tecnica e dell'industria per la realizzazione della integrale bonifica telefonica delle vaste zone rurali e montane d'Italia, auspicando infine l'attuazione del servizio della televisione nel nostro Paese.

Servizi postali in Africa Orientale.

È ammesso provvisoriamente il limite di L. 10.000 per le assicurate e di L. 1000 per l'assicurazione dei pacchi per gli uffici principali di Addis Abeba, Asmara, Massaua e Mogadiscio, fermo restando il limite di L. 200 per l'assicurazione dei pacchi diretti a tutti gli altri uffici, già esistenti o di nuova istituzione.

È stato stabilito anche il limite di L. 3000 per lo scambio dei vaglia ordinari e telegrafici cogli uffici di Addis Abeba e Axum (Governo dell'Eritrea) e fino a L. 1000 per l'ufficio di Anas (Governo dell'Harar).

È stato revocato il divieto di impostazione delle stampe periodiche spedite di seconda mano da e per

militari dislocati in Africa Orientale, e sono stati aperti al pubblico i nuovi uffici di Socotà e Adi Arcai (Governo dell'Amara) e Addis Alem e Moggio — dipendenti dalla Direzione di Addis Abeba — abilitati a tutti i servizi, col limite massimo di L. 1000 per le assicurate e i conti correnti, e di L. 3000 per i vaglia.

Con provvedimento del Ministero delle Colonie, è stata istituita una cartolina per corrispondenza, del valore di cent. 15, da darsi in uso esclusivamente ai soldati, caporali, caporali maggiori dell'Esercito e gradi equiparati delle altre forze armate dello Stato in servizio effettivo nei territori dell'A.O.I. Non sono perciò più valide le cartoline in esenzione di tassa istituite in precedenza.

Modificazioni alle aviolinee postali.

Aviolinea Londra-Brindisi-Singapore-Brisbane: modificata nel tratto Londra-Brindisi.

mercoledì e sabato	12,30	p.	Londra	a. 11,45	lunedì e giovedì
» »	14,45	a.	Parigi	p. 9,30	» »
» »	16,50	p.	»	a. 8,15	»
giovedì e domenica	5,12	a.	Marsiglia	—	
» »	7 —	p.	»	—	
» »	10,40	a.	Roma	—	
» »	12,10	p.	»	—	
» »	15,30	a.	Brindisi	—	
venerdì e lunedì	6 —	p.	»	p. 20,23	sabato e martedì

In andata il percorso Parigi-Marsiglia viene effettuato in treno, quello Marsiglia-Brindisi per via aerea; al ritorno il percorso Brindisi-Parigi si effettua in treno.

Aviolinea Londra-Brindisi-Capetown: Modificata nel tratto Londra-Brindisi.

martedì e giovedì	12,30	p.	Londra	a. 11,45	giovedì e domenica
» »	14,45	a.	Parigi	p. 9,30	» »
» »	16.50	p.	»	a. 7,25	» »
	—		Marsiglia	p. 19,50	mercoledì e sabato
	—		»	a. 14,30	» »
	—		Roma	p. 12,50	» »
	—		»	a. 11,20	
giovedì e domenica	4,08		Brindisi	p. 8 —	» »
» »	6 —		»	a. —	martedì e venerdì

Nell'andata il percorso Parigi-Brindisi si effettua in treno, via Modane; al ritorno il percorso Brindisi-Marsiglia viene effettuato per via aerea, quello Marsiglia-Parigi in treno.

Riscossione effetti con domanda di protesto.

A datare dal 1° corrente tutte le Sedi, Filiali ed Agenzie degli Istituti di Credito di diritto pubblico, e cioè: Banca d'Italia, Banco di Napoli, Banco di Sicilia, Banca Nazionale del Lavoro, Istituto di S. Paolo di Torino, Monte dei Paschi di Siena, Banca Commerciale Italiana, Credito Italiano e Banco di Roma, che siano intestatarie di un Conto Corrente Postale, sono autorizzate, in deroga alle disposizioni vigenti, ad omettere, per gli effetti affidati alla Posta per l'incasso con domanda di protesto, l'assegno postale fiduciario previsto dalle istruzioni sul servizio dei Conti Correnti.

In tal caso, l'Ufficio postale che ha fatto eseguire il protesto, ne anticipa le spese, chiedendone, pel tramite dell'Ufficio di origine, il rimborso al mittente mediante un assegno postale tratto a favore dell'Ufficio che ha anticipato le spese.

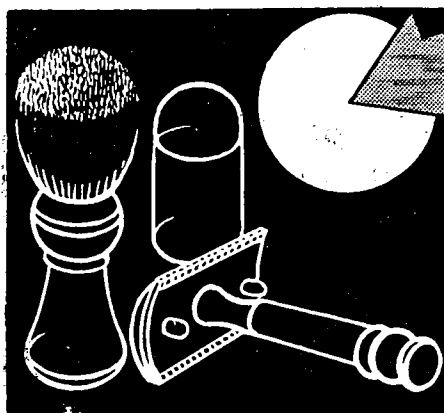
Pacchi postali per la Germania.

L'Amministrazione germanica ha concesso che il lardo, lo strutto, il burro, il formaggio, le uova, l'olio per uso domestico, destinati al consumo familiare del destinatario, possano importarsi liberamente nel suo territorio a mezzo di pacchi postali del peso massimo di kg. 5.

Detti prodotti però, oltre ai diritti doganali ed all'imposta consumo, sono soggetti ad una sopratassa, e, nei riguardi del lardo, anche al diritto previsto per l'analisi concernente la trichina.

Pacchi postali per la Repubblica del Panama.

È stato elevato a kg. 20 il peso massimo consentito, con le seguenti tariffe:

	fino	a	1 kg.	L.	15,25
da oltre	1	»	» 5	»	» 25,50
»	5	»	» 10	»	» 43,75
»	10	»	» 15	»	» 61,95
»	15	»	» 20	»	» 79,95

V A R I E

Una simpatica iniziativa della « Tevere ».

Per iniziativa e a cura dei valorosi Legionari dei Fasci all'estero, furono collocati alla stazione di Ualanchiti,

lungo la ferrovia Gibuti-Addis Abeba; questi due cartelli indicatori, a imitazione di quelli che il Touring ha diffuso lungo tutte le vie d'Italia e diffonderà lungo tutte

UALANCHITI
GOVERNATORATO DI ADDIS - ABEBA
TERRA IDEALE PER IL COLONO ITALIANO
FECONDA DI MESSI RIGOGLIOSE
ACQUA OTTIMA ED ABBONDANTE DERIVATA
DAL TORRENTE L'AGATABU DI CORSO PERENNE
CAMPO PER AEREI - UFFICIO POSTALE - ALBERGO - NEGOZI

le vie dell'Impero. Le fotografie che pubblichiamo ci sono state cortesemente trasmesse dal Capitano G. Dolcetti.

I tre ultimi volumi di « Terra e Nazioni ».

Nella collezione « *Terra e Nazioni* », pubblicata in nitida edizione illustrata dalla Casa Francesco Vallardi, benemerita della coltura italiana, sono testè venuti in luce tre nuovi volumi: I. *L'Italia - Caratteri generali* — II. *Africa in generale – Africa minore – Libia italiana – Egitto e Sudan anglo-egiziano*; III. *Etiopia – Eritrea – Somalia;* tutti e tre a cura del Prof. Attilio Mori della Università di Firenze, il quale nella redazione del 1° volume ebbe a collaboratori i Professori De Magistris, De Marchi, Ghigi, Giusti, Gortani, Merlo, Negri, Sergi, Toniolo, Vercelli, Virgilii; mentre provvide interamente alla redazione degli altri due.

Il volume dedicato all'Italia, di pag. 565, in grande formato, come tutti gli altri della stessa collezione, con 386 figure nel testo e 7 tavole e carte geografiche a colori fuori testo, è il più importante dei tre, presentando in 17 capitoli una compiuta descrizione del nostro Paese nelle sue caratteristiche generali, morfologiche, idrografiche, climatiche, antropologiche, linguistiche, agricole, industriali, commerciali, nella sua flora e nella sua fauna, nella sua formazione statale, nell'ordinamento dello Stato, inclusa la riforma fascista di esso, e nell'espansione demografica e coloniale fino al 1934.

Il volume relativo all'Africa, di circa 400 pagine, con 304 illustrazioni e 5 carte geografiche fuori testo, svolge la materia con lo stesso procedimento adottato nel 1° volume, comprendendo nella denominazione di *Africa minore* il Marocco, l'Algeria e la Tunisia.

All'Etiopia, all'Eritrea e alla Somalia è dedicato — come si è detto — il 3° volume di minor mole (130 pagine in tutto, con 138 figure e una carta). Composto prima che scoppiasse il conflitto italo-etiopico, che si concluse con la conquista italiana dell'impero negussita, il volume rispecchia le condizioni dell'Etiopia quali erano nella prima metà del 1935. Destinato, quindi, ad essere presto superato, specialmente per quanto riguarda le condizioni economiche del Paese, il libro conserverà il pregio che gli deriva dal fatto di prospettare queste condizioni al momento stesso in cui se ne è iniziata la trasformazione.

Questi coraggiosi contributi ad una geografia universale ci riscattano dignitosamente dalla necessità di derivare le fonti della nostra cultura geografica da consimili opere straniere.

La Corporazione della Chimica e il fabbisogno italiano di carburanti.

Il 20 gennaio u. s. si è riunita a Roma, sotto la presidenza di S. E. Lantini, Ministro delle Corporazioni, la Corporazione della Chimica.

Primo argomento all'ordine del giorno era la questione del carburante nazionale.

L'On. Dott. Angelo Tarchi, presidente del Comitato Tecnico Corporativo per i Combustibili Liquidi, illustrò in una esauriente relazione la poderosa opera svolta dal Comitato suddetto per la realizzazione del programma di autarchia tracciatogli dal Duce.

S. E. Puppini, presidente dell'A.G.I.P., illustrò l'attività di detto Ente; l'On. Donegani ed il Prof. M. G. Levi misero in evidenza le possibilità degli impianti in corso di costruzione per la idrogenazione delle ligniti toscane e di quelli che sorgeranno a Bari ed a Livorno per la raffinazione, il *cracking* e la idrogenazione sia dei petroli greggi di Albania, sia dei carboni e delle ligniti nazionali.

L'On. Cilento mise in evidenza le grandi possibilità di produzione alcoolica offerte dalla coltura del sorgo.

L'Ing. F. Roma illustrò i moderni processi di distillazione delle rocce asfaltiche siciliane ed abruzzesi.

L'Ing. S. De Capitani si occupò del problema dei carburanti solidi, passando in rassegna le diverse fonti italiane di tali combustibili.

Dall'insieme della discussione è emerso che il nostro Paese sarà presto in grado di produrre oltre 550 000 tonnellate annue di carburanti nazionali, ossia di far fronte al fabbisogno della autotrazione civile.

I motori ad olio pesante, con accensione a scintilla.

Una interessante categoria di motori ad olio pesante è costituita dai cosidetti « Diesel a bassa pressione », nei quali il rapporto di compressione è limitato ai valori normalmente vigenti nei motori a scoppio di tipo spinto (1:6–1:7), ed è quindi ben lontano dal raggiungere quelli di 1:16-1:20 che sono in uso nei Diesel propriamente detti.

Poichè la compressione dell'aria non risulta sufficiente a farle assumere una temperatura tanto elevata da provocare l'accensione spontanea del combustibile, si ricorre qui alla accensione a mezzo di candele, come nei motori a scoppio.

I motori « a bassa pressione » presentano, in conseguenza appunto di tale loro caratteristica, alcuni vantaggi costruttivi e funzionali, che spiegano la diffusione che essi hanno già assunta all'estero e che incominciano ad avere anche in Italia, per alcune applicazioni (impianti fissi, usi agricoli, autotrazione pesante, motonautica). Essi risultano infatti di costruzione più semplice e più economica di quella dei Diesel propriamente detti, in quanto non richiedono l'impiego di acciai speciali ad alta resistenza; inoltre le pressioni interne molto minori alle quali sono sottoposti la pompa di iniezione e l'intero motore, consentono una maggiore durata.

Il tipo estero più conosciuto è quello dovuto allo svedese Hesselman, caratterizzato dal fatto che in esso si riesce ad ottenere, mediante opportune disposizioni costruttive, una elevata turbolenza della miscela esplosiva.

Il motore Hesselman, costruito in Italia da « La Motomeccanica », è stato da tale Ditta applicato ad alcuni trattori che vennero esposti all'ultimo Salone di Milano. Il motore in oggetto, a 4 cilindri, ha una cilindrata totale di 4710 cmc. ed un rapporto di compressione di 6,5; alla velocità di 1500 giri esso fornisce una potenza di 45 CV (ossia di circa 10 CV per litro di cilindrata), con una pressione media efficace di circa 6 kg./cmq.

Il solo motore italiano di questa categoria fino ad oggi costruito è il tipo Boghetto, a quattro tempi, basato sopra un concetto diametralmente opposto a quello dell'Hesselman. Esso è stato cioè studiato in modo da realizzare la cosiddetta «carica stratificata» della miscela esplosiva e, con essa, i noti vantaggi che il Ricardo si riprometteva di ottenere nei suoi precedenti infruttuosi tentativi del genere.

Il motore Boghetto ha un rapporto di compressione di 1:7 ed a 1650 giri fornisce una potenza di 13 CV per litro di cilindrata, con una pressione media efficace di 7 kg./cmq. L'accensione a scintilla è qui necessaria soltanto per gli avviamenti.

Come si vede, i motori « a bassa pressione » forniscono fin d'ora prestazioni molto soddisfacenti e sono certo suscettibili di notevoli miglioramenti. E' dunque giustificato il vivo interesse col quale i loro progressi sono seguìti in alcune Nazioni, e particolarmente negli Stati Uniti, anche in vista di possibili applicazioni future nel campo aeronautico.

Nel paese dei Tassili.

I Tassili sono una regione montuosa del Sahara algerino, in cui l'erosione degli agenti meteorici ha ricavato dalla roccia una vera selva di torri, cuspidi, castelli, che si ergono in mezzo al deserto con effetto altamente suggestivo. In questa regione singolare ed impervia ha compiuto recentemente un viaggio di studio il Prof. Giuseppe Scortecci, che ne riferisce ampiamente nel fascicolo di febbraio de *Le Vie del Mondo,* illustrando con numerose bellissime fotografie uno degli aspetti meno noti del Continente Nero.

Nello stesso fascicolo A. M. Gobbi Belcredi descrive la *Cecoslovacchia,* diffusamente illustrata in nero e a colori; C. Albertini presenta (pure con illustrazioni in nero e a colori) il *Deutsches Museum* di Monaco; U. Ademollo tratta la questione di *Alessandretta;* R. Bianchi d'Espinosa e G. Masserano, nell'articolo *Guerra e Cartografia in A. O.,* espongono come furono create le carte geografiche dell'Etiopia durante le operazioni belliche.

Un nutrito notiziario geografico-statistico completa l'interessante fascicolo, che consta di 124 pagine, 130 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori, 7 cartine e grafici.

Abbonamento a *Le Vie del Mondo:* L. 40,50 (Estero L. 65.50). Abbonam. semestr.: L. 20.50 (Estero L. 33). Abbonamento cumulativo con *Le Vie d'Italia:* L. 56, (Estero L. 95).

TRA I LIBRI

LIVIUS. – *Dalla occupazione di Assab alla conquista di Cufra*, pag. 140, ill.; *La preparazione della guerra con l'Etiopia*, pag. 150, ill.; *Dal Mareb a Macallè*, pag. 134, ill.; *Da Gorrahei a Neghelli*, pag. 111, ill.; *Le quattro battaglie sul fronte settentrionale e la conquista di Addis Abeba*, pag. 217, ill.; *L'Etiopia contro l'Italia*, pag. 119, ill. – Della collezione « L'Italia ha conquistato l'Impero », Casa Ed. Pinciana, Roma 1936-XV: L. 5 cad.

PAOLO PEOLA. – *Strumenti litici usati dai preistorici della pianura alessandrina*. – Estratto da « Alexandria », fasc. 4, 5, 7, 1936-XIV, pag. 42.

GIUSEPPE STEGAGNO. – *Il veronese Giovanni Arduino e il suo contributo al progresso della scienza geologica*. – Pag. 39 con tavole f. t. Tipografia Operaia, Verona.

GIUSEPPE STEGAGNO. – *Il Lorgna e le prime osservazioni meteorologiche in Verona*. – Opusc., « La Tipografica Veronese », Verona 1936-XV.

PIERO MISCIATTELLI. – *Eremi Senesi*. – Con disegni di Amelia Ambron. – Pag. 131, Libreria Ticci, Siena 1937-XV. L. 20.

Dott. PAUL BOETTCHER. – *Das Tessintal. Versuch einer länderkundlichen Darstellung*. – H. R. Sauerländer and Co., Aarau 1936-XIV, pag. 282, ill.: Fr. 10.

Mons. Dott. ALESSANDRO ADAMI. – *Tra i monumenti della città di Rogliano e dei dintorni*. – « La Provvidenza », Cosenza 1936-XV, pag. 85, ill.: L. 3.

SILVIO VIGEZZI. – *I dialoghi di Silvio. Il Palladio ovvero dello spazio. Il Caravaggio ovvero dell'essere. Il Tiepolo ovvero del divenire*. – Silvio Vigezzi, Via Petrarca 5, Milano 1937-XV, pag. 29.

VINCENZO D'AMICO. – *Necropoli arcaica di Tufara Valfortore*. – « Samnium » Anno VIII, N. 3 e 4, 1935-XIV, pag. 22. – *La campagna del Console P. Decio Mure nel Sannio* (456 U.C.). « Tipi del Sannio », Benevento 1936-XIV, pag. 22.

SANDRO FORESI. – *Storia e leggende sul soggiorno di Napoleone I all'Isola d'Elba*. – Ed. del Giornale « Il Popolano », Portoferraio 1936-XV, pag. 93, ill.: L. 12.

VINCENZO RIVERA. – *Prospettive agricole dell'Impero Etiopico*. – Dott. G. Bardi, Roma 1936-XIV, pag. 217, carta geografica: L. 16.

EZIO GRANELLI. – *La tragedia di due milioni d'italiani*. – Soc. Editr. Novissima, Roma 1936-XIV, pag. 164.

Prof. ROBERTO ALMAGIÀ. – *L'attività scientifica italiana nel campo della geografia durante l'anno XIII E. F.* – Relazione presentata in occasione della XXIV Riunione della S.I.P.S., Palermo 12-18 ottobre 1935-XIII ed estratta dagli « Atti » della Società Italiana per il Progresso delle Scienze, Roma 1936-XIV, pag. 8.

Dott. PAUL WOLFF – BRUNO ROGHI. – *Olimpiadi 1936*. – Bompiani, Milano 1936-XIV, pag. 24 e 112 tavole fotografiche: L. 35.

GIULIO GANDI. – *Il calcio fiorentino* N. 61. – GIUSEPPE STICCA. – *I Savoia*. Parte Prima: *I Conti* N. 62. – Parte Seconda: *I Duchi* N. 65. – LUISA BECHERUCCI. – *L'Architettura Italiana del Cinquecento* N. 63. – NELLO TARCHIANI. – *La Scultura Italiana dell'Ottocento*. N. 64. – Novissima Enciclopedia Monografica Illustrata, Edizioni « Nemi », Firenze 1935-XIII - 36-XIV - 37-XV, pag. 64 ogni vol., ill.: L. 5 ciascuno.

MINISTERO DELLA EDUCAZIONE NAZIONALE – DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI. – ANTONIO SANTANGELO. – *Cividale*. – Catalogo delle cose d'Arte e di Antichità d'Italia. – Libreria dello Stato Roma 1936-XV, pag. 187, ill.: L. 60.

MINISTERO DELLA EDUCAZIONE NAZIONALE – DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI. – Inventario degli oggetti d'Arte d'Italia. VIII. *Provincie di Ancona e Ascoli Piceno*. – Libreria dello Stato, Roma 1936-XIV, pag. 364, ill.: L. 90.

MICHELE SAPONARO. – *Bionda Maria*. – Romanzo, pag. 285, Ed. A. Mondadori, Milano 1936-XV: L. 12.

ANTONIO TARAMELLI – RAFFAELLO DELOGU. – *Il R. Museo Nazionale e la Pinacoteca di Cagliari*. – Nella serie « Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia » della Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. Libreria dello Stato, Roma 1936-XIV, pag. 82, 78 ill.: L. 4,50.

LEO MAGNINO. – *L'evoluzione del Giappone*. – Vol. I della Piccola Biblioteca Orientale « Japonica », Scuola Tip. Italo-Orientale, Grottaferrata 1936-XV, pag. 79: L. 4. Per i Soci del T.C.I. che ne fanno richiesta direttamente all'A. (via Monti Parioli 28, Roma): L. 3, franco di porto.

ARTURO SABATINI. – *Cufra e le sue genti*. – L. Cappelli, Rocca S. Casciano 1936-XIV, pag. 88, 12 tav., 1 carta geografica.

ARNALDO CIPOLLA. – *Da Baldissera a Badoglio*. – Bemporad, pag. 639, molte ill.: L. 20.

RAFFAELE DI LAURO. – *Le terre del lago Tsana*. – Soc. It. Arti Grafiche, Roma 1936-XIV, 2ª ediz., pag. 103, schizzi e ill.: L. 10.

LUIGI MOTTA. - *Le Tigri del Gange.* - Romanzo d'avventure. - Sadel, Milano: L. 4.

Annuario dell'Industria Metallurgica Meccanica e delle Fonderie. - Ed. S.E.D.A.I., Milano 1936-XIV, pag. 865: L. 50.

PAOLO APOSTOLITI. - *Passione d'Africa.* - La Tradizione Editrice, Palermo 1936-XIV, pag. 76: L. 5.

PASQUALE PIERO PETITI. - *Igiene e malattie coloniali.* - Casanova, Torino 1936-XIV, pag. 55, ill.: L. 6,50.

E. BORDIGNON. - *Dal Gran Sasso al Ras Dascian.* - Edit. Rispoli, Napoli 1936-XIV, pag. 243-XXVI, ill., L. 25.

MILZIADE RICCI. - *Montagna pistoiese.* - Nella collana « Incanti d'Italia 1936-XIV », Tip. « La Poligrafica » Firenze 1936-XIV, pag. 37, ill.: L. 5.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,50)
Soci Quinquennali	L. 75,50		(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Statistica dei Soci al 31 Gennaio 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 gennaio 1937		N. 128 953
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 7 173
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 gennaio 1937	» 826	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 gennaio 1937	» 11 918	
		» 258 478
		N. 394 604
Presumibili rinnovi annuali già iscritti nel 1936 che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 75 000
Totale Soci		N. 469 604

Direttore: Sen. CARLO BONARDI

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile Dott. ATTILIO GERELLI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 4 APRILE 1937 - XV E. F.

Bocca profumata-
Denti sani
Odol
ODOL

lo zucchero è l'alleato
più sicuro per ogni meta
sportiva. Esso da forza
e vigore.

lo zucchero è l'alleato
più sicuro per ogni meta
sportiva. Esso da forza
e vigore.

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 4
APRILE

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA„ PER IL 1937

Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

SICUREZZA
PIRELLI
"Stella Bianca"
M. DUSE

T U R I S M O

Vasto programma di attività turistica nelle deliberazioni del Consiglio dei Ministri.

Il Consiglio dei Ministri del 9 febbraio ha approvato, su proposta del Capo del Governo, numerosi e importanti provvedimenti di interesse turistico. Essi comprendono: la costituzione dell' « Ente Autonomo per il Monte di Portofino »; una convenzione fra il Ministero dell'Aeronautica e il Comune di Milano per la costruzione di un'Aerostazione nell'Aeroporto di Milano; la ricostruzione dell'*Ara Pacis Augustae* a Roma; l'autorizzazione di una spesa di 69 milioni per la regolazione del Tevere a valle di Roma; la dichiarazione di pubblica utilità dei lavori di costruzione di una nuova strada a monte di Genova-Nervi, in raccordo con la via Aurelia; le norme circa le caratteristiche e le modalità di impianto dei cartelli pubblicitari lungo e in vista delle strade, e circa l'uso di gemme catarifrangenti che si possono apporre sui cartelli stessi; uno stanziamento di 10 milioni di lire per provvedere all'assetto degli edifici per i servizî politico-doganali-turistici sui valichi alpini di frontiera; la sistemazione in Roma degli impianti delle Ferrovie dello Stato, in vista dell'Esposizione Universale del 1941-XX; l'adozione in via definitiva dei provvedimenti già sperimentati per la navigazione sul Garda, e cioè la riduzione della percorrenza giornaliera dei piroscafi e l'istituzione di servizî automobilistici lungo le rive del Lago, per integrare le corse lacuali.

A chiarimento delle deliberazioni di cui sopra, aggiungiamo che l'Ente Autonomo per il Monte di Portofino si propone, fra l'altro, la costruzione della strada di sommo interesse turistico Camogli-Portofino, la quale dovrà essere completata per l'epoca dell'Esposizione Universale del 1941.

La regolazione del Tevere a valle di Roma sarà completata con la costruzione di un Aero-idroscalo in località « La Magliana », adiacente al Tevere, ed è pure in relazione col piano dell'Esposizione.

La ricostruzione dell'*Ara Pacis Augustae*, eretta l'anno 9 a. C., fa parte delle opere deliberate per la celebrazione del bimillenario della nascita di Augusto, che ricorrerà nel prossimo settembre.

A proposito del provvedimento riguardante la navigazione sul Garda, il *Popolo di Brescia* pubblica che esso viene a omologare la situazione determinatasi tre anni or sono in virtù di un Decreto che concedeva alla Società esercente di ridurre la percorrenza quotidiana dei piroscafi da 760 chilometri a 600, e di integrare tale riduzione con servizî automobilistici sulla sponda bresciana del Lago. Il nuovo Decreto impegna, però, la Società a fare una corsa quotidiana in più con un motoscafo da 100 passeggeri fra Desenzano e Salò e Desenzano e Sirmione.

I nuovi prezzi della lira turistica.

Allo scopo di favorire maggiormente il movimento turistico dall'estero verso l'Italia, l'Istituto Nazionale dei Cambi con l'estero ha deliberato che, a partire dal 22 febbraio, le banche e le organizzazioni dell'estero, alle quali è stato affidato il servizio di vendita degli Assegni turistici, le Lettere di credito turistiche, i Buoni albergo e i Buoni benzina, maggiorino la percentuale del premio della lira turistica. Diamo qui sotto le quotazioni di cambio delle principali monete estere per ogni 100 lire turistiche:

ARGENTINA	Pes. arg. 15,75
AUSTRIA	Sh. A. 25,40
BELGIO	Bgs. 28,10
CANADÀ	Doll. Can. 4,75
DANIMARCA	Kr. Dan. 21,70
EGITTO	L. E. 0,95
FRANCIA E COLONIE	Frc. fr. 102
INGHILTERRA	Lit. 103,20 per sterlina
NORVEGIA	Kr. Norv. 19,30
PORTOGALLO	Escud. port. 107
OLANDA	Fior. 8,75
STATI UNITI AMERICA ...	Doll. U. S. A. 4,75
SVIZZERA	Frc. Sv. 20,80
SVEZIA	Kr. Sved. 18,80

Venne pure elevato a Lit. 300 al giorno e a persona il limite massimo dell'importo di vendita e di pagamento delle Lettere di credito turistiche e degli Assegni turistici, fermi restando i limiti di tempo già in vigore. Tale limite viene ridotto a Lit. 250 se il beneficiario risulta fornito di Buoni d'albergo, oppure a Lit. 200 se il beneficiario risulta fornito di Buoni turistici per viaggi a *forfait*.

Norme per il finanziamento degli Enti Provinciali per il Turismo.

La legge 20 giugno 1935-XIII, N. 1425, che si può considerare come lo statuto degli Enti Provinciali per il Turismo, è stata integrata da altra in data 12 novembre 1936-XV, N. 2302, di recente pubblicazione, la quale impartisce le norme per l'applicazione e la riscossione dei tributi obbligatori a favore degli Enti stessi. Ai fini pratici dell'attività degli E.P.T., acquistavano particolare importanza, nella legge 20 giugno 1935, gli articoli 8 e 9: il primo che ne determinava le funzioni, e il secondo che provvedeva al loro finanziamento a carico di pubbliche amministrazioni, di enti e di privati, distinguendo i contributi annui obbligatori dalle quote che potranno essere conferite con specifiche destinazioni per iniziative, manifestazioni o servizi di interesse turistico. Ora, la legge 12 novembre 1936, disciplinando la riscossione dei tributi obbligatori, viene a dare agli Enti Provinciali per il Turismo una base finanziaria sicura e adeguata all'attività loro assegnata.

La legge stabilisce che l'ammontare complessivo dei tributi spettanti a ciascun Ente Provinciale per il Turismo sarà, in ogni Provincia, determinato, per l'esercizio finanziario successivo, non oltre il 31 maggio di ogni anno, con decreto del Prefetto, sentita la Presidenza del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa, su proposta del Consiglio dello stesso Ente Provinciale. Il riparto dei contributi fra la Provincia, i Comuni e le Aziende autonome delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo sarà fatto tenendo conto rispettivamente dei proventi dell'addizionale imposta comunale sulle industrie, arti, commerci e professioni, dell'imposta di soggiorno e di cura, del contributo speciale di cura. I contributi a carico degli Enti e dei privati interessati al movimento turistico saranno determinati in rapporto al movimento dei forestieri, e in proporzione alla loro potenzialità finanziaria ed economica, desunta anche dall'imposta di R. M. che a carico di ciascuno di essi sia stata accertata nell'esercizio precedente. I contributi a carico delle Organizzazioni sindacali dovranno essere iscritti nei bilanci di previsione delle rispettive

Confederazioni ed approvati dal Ministero delle Corporazioni. I contributi dei Consigli dell'Economia Corporativa saranno autorizzati a periodi triennali dal Ministero delle Corporazioni, su proposta del Prefetto, sentito il Ministero per la Stampa e la Propaganda, nella misura consentita dalla possibilità dei rispettivi bilanci consigliari.

A tali proventi obbligatori si aggiungono, come s'è detto, quelli volontari aventi un particolare riferimento a determinate iniziative, e i contributi a carico degli Enti o Comitati che abbiano ottenuto l'applicazione di quote a carico dei viaggiatori fruenti di facilitazioni ferroviarie speciali.

Concorso fra architetti per progetti di edifici turistico-doganali sui valichi alpini.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha indetto un Concorso fra gli architetti e gli ingegneri iscritti ai rispettivi Sindacati ed Albi professionali per la elaborazione di progetti-tipo di edifici politico-doganali-turistici sui valichi alpini.

Il Concorso si riferisce a edifici grandi di alta e di bassa montagna; piccoli di alta e di bassa montagna: edifici turistici pure di alta e di bassa montagna.

Per ogni tipo di edificio, il Ministero per la Stampa e la Propaganda ha istituito premi per l'importo totale di L. 60.000.

Il Concorso segue solo di qualche giorno lo stanziamento di 10 milioni di lire per provvedere all'assetto degli edifici medesimi, sicchè assume un carattere di pratica e immediata applicazione. Ne vedremo gli effetti fra breve nella realtà delle ridenti costruzioni, che sui valichi alpini daranno il benvenuto ai turisti in viaggio per l'Italia.

Trasporto di automobili attraverso il Sempione.

Nell'intento di agevolare agli automobilisti il passaggio del Sempione con le loro macchine, il prezzo di trasporto delle automobili attraverso la Galleria da Domodossola a Briga o viceversa è stato ridotto, d'accordo con le ferrovie federali svizzere, a *franchi svizzeri 35* per tutto il percorso italo-svizzero, a datare dal 15 febbraio c. a. Su questo prezzo viene inoltre concessa la riduzione del 40 % — il prezzo si riduce cioè a franchi svizzeri 21 — per il trasporto di ritorno, se effettuato entro 10 giorni dal trasporto di andata.

All'uopo, gli automobilisti dovranno chiedere alle stazioni di inizio del trasporto di andata un certificato di consegna, in base al quale potranno ottenere la riduzione del 40 % di cui sopra nel trasporto di ritorno.

La riduzione del 40 % sarà concessa pure agli automobilisti che vengono in Italia, via Chiasso, valendosi della ferrovia per attraversare la Galleria *del Gottardo* e nel ritorno passando *pel Sempione* da Domodossola a Briga o viceversa.

Le tasse sopraindicate si applicano per macchina fino ad un massimo di 8 posti e 2000 kg. Per ogni 100 kg. di peso eccedente la quota ordinaria è di franchi svizzeri 1,05. La riscossione ha luogo a Domodossola in lire italiane, previa conversione al cambio ferroviario. Come noto, questi trasporti si effettuano con scontrino di bagaglio, senza altri documenti di trasporto, e l'inoltro avviene con tutti i treni utili ammessi, anche diretti e direttissimi, senza sopratasse.

Per tutte le operazioni di consegna, carico, assicurazione della macchina sui carri ferroviari, spese doganali, ecc., a Domodossola è stato fissato, d'accordo con le Autorità politiche, un indennizzo *a forfait* nella misura di lire 40, che si riscuote all'atto della consegna.

Un nuovo Orario internazionale.

« VERSO L'ITALIA », Orario internazionale edito dalla Direzione Generale per il Turismo e dalla Direzione Generale delle FF. SS., stampato per i tipi della Ditta F.lli Pozzo, Torino. Anno I, N. 1, gennaio 1937-XV.

Questa nuova pubblicazione stampata dalla Ditta F.lli Pozzo vede la luce a cura del Ministero Stampa e Propaganda (Direzione Generale del Turismo - ENIT), in collaborazione con la Direzione Generale delle FF. SS. A seguito di autorizzazione dello stesso Ministero la Ditta Pozzo ne fornisce alla CIT delle copie in copertina speciale, per la vendita al pubblico. Essa risponde all'obbiettivo ben definito di facilitare al massimo la ricerca di qualsiasi itinerario da qualunque paese europeo all'Italia o viceversa, in modo che risulti semplice, rapida, chiara ed alla portata di tutti.

Tale scopo, diciamolo subito, è pienamente e felicemente raggiunto, nè l'importanza potrà sfuggire ad alcuno, sol che si pensi alla somma di tempo occorrente, in genere, per stabilire un itinerario internazionale, oltre ai dubbi ed alle incertezze dei meno esperti (formanti la massa maggiore del pubblico), che tanto facilmente si smarriscono tra le sirti degli orari. Si può, dunque, prevedere sin d'ora che « VERSO L'ITALIA » verrà accolto con unanime favore in Italia ed all'estero, così negli uffici di viaggio — il cui lavoro quotidiano ne sarà enormemente facilitato — come presso il pubblico.

Il fascicolo è diviso in sette parti, su testo quadrilingue (italiano, francese, tedesco, inglese): la prima di esse contiene un *notiziario turistico* recante un grande numero di informazioni pratiche sul turismo in Italia.

La seconda parte — che è la fondamentale dell'orario — porta i quadri delle *grandi comunicazioni da e per l'Italia,* ove le provenienze dall'estero sono ripartite in 6 gruppi: Francia - Francia (Sud); Spagna e Portogallo; Inghilterra; Germania e Scandinavia; Olanda, Belgio, Lussemburgo e Svizzera; Cecoslovacchia, Austria, Ungheria e Stati Orientali del Nord e Sud d'Europa. Ogni quadro è su due pagine affacciate: a sinistra figurano gli itinerari diretti dalle maggiori città estere alle nostre stazioni di confine, e a destra vi corrispondono quelli dalle stazioni di confine all'intera penisola e Sicilia. Mercè questa disposizione, è dunque possibile combinare l'orario dei viaggi tra l'Italia e l'estero con la semplice consultazione di due pagine contrapposte. Ciascun quadro è integrato da un altro dei servizi con carrozze dirette e W. L. distinti per itinerari.

La terza parte si riferisce alle *comunicazioni dirette in Italia:* gli orari relativi sono corredati da tutte le segnalazioni utili sulla qualità dei treni, le classi, le diramazioni, e completati dai quadri dei servizi con carrozze dirette e W. L. distinti per treno, nonchè da prospetti di itinerari minori per località importanti non ubicate su quelli principali.

La parte quarta comprende i *servizî di carrozze con letti e carrozze ristorante,* con le relative norme e prezzi. Vi sono esposti gli orarî dei grandi treni internazionali interessanti direttamente o indirettamente l'Italia, i servizi sulle linee italiane e fra l'Italia e l'estero ed infine un quadro di particolare interesse ed utilità, riguardante i servizi con letto su percorsi esteri, che possano essere utilizzati dai viaggiatori per l'Italia e viceversa.

Nella quinta parte sono date le *norme, condizioni e tariffe per viaggiatori e bagagli sulle FF. SS.,* nella sesta i quadri-orario delle *comunicazioni aeree* in Italia e con l'estero, nella settima gli orarî della *navigazione* nell'Adriatico e nel Tirreno, per le colonie ed i paesi d'oltremare.

Non sarebbe possibile, in questa succinta rassegna, notare tutti i particolari che costituiscono altrettanti elementi di chiarezza e di comodità per la consultazione e l'informazione: unitamente alla indovinatissima struttura del lavoro, essi dimostrano come questo sia stato lungamente studiato e ponderato da persone della più sperimentata competenza, che tutto hanno considerato e previsto, in relazione al fine da conseguire — e brillantemente conseguito.

La stessa parte tipografica — scoglio maggiore in fatto d'orarî — non lascia nulla a desiderare: caratteri nitidi e chiarissimi impressi su ottima carta, numerose cartine di riferimento accuratamente disegnate, indici, per ciascuna parte, di pratica evidenza, elegante copertina a colori, belle vignette d'interesse turistico.

Per merito della Direzione Generale per il Turismo e della Ditta F.lli Pozzo — massima specialista nostra in questo genere di pubblicazioni — l'Italia è ora dotata di un nuovo tipo d'orario, che potremmo chiamare «sintetico», del quale mancavamo. Nei suoi due fascicoli annuali (gennaio e giugno) esso è, dunque, destinato a rendere i maggiori servizî nel nostro Paese e fuori.

Un solo appunto ci sia permesso: a pag. 18 dell'Orario-Guida, nel dare opportune indicazioni riguardo alla circolazione in Italia delle automobili estere, si fa presente che chi desidera portare in Italia un'automobile o un motociclo può munirsi di un trittico o di un *carnet de passage en douane* rilasciato da un Automobile Club ufficialmente riconosciuto.

Esatto, ma non completo: tanto in Italia che all'Estero, gli enti autorizzati dai rispettivi governi a rilasciare documenti doganali per la temporanea importazione degli autoveicoli e a rendersi quindi garanti verso i governi

stessi del buon fine dei documenti sono, insieme agli Automobile Clubs, i Touring Clubs. Questi ultimi, anzi, possono vantare in questo campo una anzianità di servizi assai maggiore inquantochè il primo trittico per autoveicoli istituito in Europa è quello del Touring Club del Belgio, che cominciò a funzionare nel giugno 1900 e al Touring Club Italiano si deve l'ideazione, lo studio e l'attuazione del *carnet de passage en douane:* dopo lunga preparazione attraverso i consessi internazionali il primo *carnet* venne appunto presentato dal nostro Touring al Congresso Automobilistico di Parigi del 1903.

Questa precisazione ne porta una seconda: l'Orario-Guida dice che i *carnets* valgono per tutti gli Stati aderenti all'A.I.A.C.R.: ora, a parte il fatto che non sono gli Stati che aderiscono all'A.I.A.C.R., bensì gli Automobile Clubs riconosciuti dagli Stati stessi, occorre tener conto anche dell'Alliance Internationale de Tourisme (A.I.T.) la quale raggruppa tutti i Touring Clubs del mondo e perciò la grande maggioranza dei turisti.

Ci auguriamo dunque che una prossima edizione dell'Orario precisi che i carnets valgono per tutti gli Stati nei quali esistono degli Automobile Clubs aderenti all'A.I.A.C.R. e dei Touring Clubs aderenti all'A.I.T.

Facilitazioni per l'entrata in Germania di autoveicoli stranieri.

Il Ministero delle Comunicazioni del Reich comunica che tutti gli autoveicoli stranieri che, oltre alla targa d'immatricolazione, sono muniti della targa di nazionalità — senza alcuna differenza se essi siano in possesso del certificato internazionale di via o del solo libretto di circolazione nazionale — sono ora esonerati dall'applicazione della targa ovale tedesca, che invece era obbligatoria fino allo scorso anno per quegli autoveicoli stranieri muniti soltanto del libretto di circolazione nazionale e non anche del certificato internazionale di via.

Permane però l'obbligo di essere muniti di una traduzione in lingua tedesca dei documenti redatti in lingue straniere.

Un raduno di idroclimatologia a Taormina.

Dal 1 al 3 maggio avrà luogo a Taormina un importante raduno di idroclimatologia, durante i cui lavori, il prof. Luigi Ferrannini terrà una conferenza sulle « Risorse climatoterapiche della Sicilia ».

Prima della chiusura del raduno gli studiosi che vi avranno partecipato effettueranno una gita in auto sull'Etna.

Progresso turistico e recettivo di Brioni.

In seguito ai lusinghieri risultati della stagione 1936, l'Amministrazione Demaniale, l'Azienda Alberghiera e gli Enti che gestiscono la complessa organizzazione recettiva e sportiva di Brioni, hanno deliberato importanti opere, intese ad accrescere l'attrattiva del luogo e a far progredire, in armonia coi tempi, l'attrezzatura igienica e recettiva di cui l'isola è dotata.

La più importante di tali opere è la costruzione *ex novo* della conduttura sottomarina, che porta a Brioni l'ottima acqua delle sorgenti di Calisano, attraverso il Canale di Fasana.

I grandi alberghi, che sorgono in posizione incantevole lungo la riva del porto, saranno dotati di nuovi impianti, in modo da aggiungere alla sontuosità delle costruzioni le comodità più moderne. Verrà introdotta

in tutte le camere l'acqua corrente calda e fredda e sarà accresciuto il numero dei gabinetti da bagno. Le sale e i saloni saranno ampliati e rinnovati nella decorazione e nell'arredamento, secondo le esigenze moderne. Nuovi impianti vi saranno pure introdotti che gioveranno alla perfezione del servizio, come quello delle segnalazioni luminose, ed altri saranno rinnovati e completati, come quello della refrigerazione.

Gli sport. che da tempo costituiscono la fama e il maggior richiamo dell'Isola Brioni, saranno dotati di nuovi e più adeguati impianti. Così saranno sistemati i campi, le tribune, le scuderie richieste per il polo, di cui Brioni è stata la prima stazione italiana. Si migliorerà l'allevamento e la dotazione dei cavalli da servire per il polo, e per gli altri sport ippici: sella, caccia a cavallo, gymkana, ecc. Verrà del pari sistemato il campo di golf, e si organizzeranno con maggior cura gli altri sport, come la vela, la caccia, la motonautica, l'acquaplano, il nuoto, il ciclismo, ecc.

Anche le comunicazioni con Pola saranno di molto migliorate, mediante il servizio di comodi e rapidi motoscafi.

Una slittovia tra il Rifugio « Carlo Bonardi » e il Passo del Maniva.

Recentemente è stata costruita ed è entrata in funzione una slittovia sulle pendici che dal rifugio « Carlo Bonardi » salgono al passo del Maniva, in alta Val Trompia. La bella località del bresciano, già tanto nota e frequentata dagli sciatori, viene così ad acquistare una nuova attrattiva, che renderà tanto più interessante la pratica degli sport invernali. L'impianto è costituito da uno slittone che trasporta 18 persone sedute, e che viene trainato fino alla cima del monte da un potente motore della forza di 80 cavalli. Il dislivello è di circa 200 metri sopra un percorso di 400.

In occasione del raduno augurale venne disputato il « Trofeo Maniva », per il quale era anche in palio la coppa offerta dall'On. Bonomi, Direttore Generale per il Turismo.

Parteciparono alla gara una settantina di concorrenti di Brescia, Bergamo e Milano.

Le Terme di Recoaro... in provincia di Pavia!

La Rivista « Terme e Riviere » rileva con meraviglia che un giornale di propaganda turistica, riferendo sulle località termali della provincia di Pavia, venne a ricordare certo stabilimento-albergo delle fonti di Recoaro. Non potendosi pensare ad una svista del redattore, l'errore viene attribuito al proto, che avrebbe confuso nientemeno che Pavia con Vicenza.

Il rilievo non è propriamente esatto, poichè uno stabilimento di Recoaro effettivamente esiste in provincia di Pavia, nel territorio del Comune di Broni, a un chilometro e mezzo da quell'abitato. Il volume « Lombardia » della nostra « Guida d'Italia » ne fa cenno, notando che la fonte dà un'acqua solfidrica e solforosa, e che è molto frequentata d'estate.

Dunque, nessun errore da parte del proto, nè del redattore, e neppure di chi, sentendo parlare di Recoaro a proposito della provincia di Pavia, fa le sue meraviglie e le sue riserve. Se c'è in tutto questo una ragione meno evidente, è quella di coloro che vollero imporre il nome di Recoaro alle modeste terme di Broni. Non vogliamo escludere che la località *ab antiquo* portasse proprio quel nome: sarebbe un'attenuante, quand'anche non fosse un semplice pretesto. Comunque, vi sono mille ragioni di convenienza e di chiarezza perchè certe confusioni siano evitate. Tanto più che la denominazione di Terme di Broni appare non meno attraente di quella usata, se si pensa che, oltre ai ricercatori dell'acqua solfidrica e solforosa, essa varrebbe a richiamare i numerosi intenditori capaci di apprezzare il buon vino locale.

SV 10

SUPERETERODINA
A 5 VALVOLE

DUOTONAL

A SELETTIVITÀ VARIABILE
ONDE CORTE MEDIE LUNGHE

Prezzo L. 1090

Nel prezzo è escluso l'abbonamento alle radioaudizioni.

potenza
musicalità
sensibilità
selettività

V A R I E

Le glorie dell'Artiglieria italiana.

A circa due anni dalla pubblicazione del secondo, esce il terzo volume di quest'opera monumentale, che narra la *Storia dell'Artiglieria Italiana*, a cura del Generale Carlo Montù, editrice la «Rivista di Artiglieria e Genio» (Roma). In considerazione della sua importanza, il Duce fece a quest'opera l'ambito onore di una sua prefazione. Riferendosi a un periodo storicamente laborioso (1815-1870), questo III vol. ha un'importanza indubbiamente maggiore dei due volumi precedenti, dei quali si rese già conto ai lettori.

Dal '15 al '70 si svolse la nostra odissea nazionale ed attraverso le vicende per l'unità d'Italia, nella vasta e precisa documentazione degli eroismi di cui l'esercito die' prova anche nei giorni meno fortunati, l'Autore rievoca con bella evidenza le gesta dell'Arma di Artiglieria, sì ricche di episodi individuali e collettivi, che ancora ci dànno fremiti di entusiasmo e di fierezza.

Il volume dà, innanzi tutto, una visione panoramica della evoluzione compiuta dall'Artiglieria dalla caduta di Napoleone a Porta Pia, e non solo dell'Artiglieria piemontese, ma anche di quella dei principali Stati italiani e dell'Italia ricostituita. Seguono un'ordinata rassegna degli avvenimenti politici e un esame dei progressi graduali che l'Artiglieria andò facendo in quegli anni nell'armamento e nella tattica, progressi controllati sui campi di battaglia.

Un'opera di tanta mole non poteva essere fatica esclusiva di un solo: il Generale Montù diresse e armonizzò i contributi di un gruppo di affezionati e devoti collaboratori, tutti noti studiosi nel campo delle discipline belliche, quali il Gen. Manganoni, i colonnelli Flores, Ravenni, Ricci, Rigoni, Sarfatti, il Cap. Ing. Stefanelli.

Da segnalare anche la ricca, preziosa iconografia, che deve essere costata lunghissime e pazienti ricerche.

A quest'opera potranno largamente attingere, per la parte documentale, gli studiosi che si accingeranno a ricostruire la storia del nostro Risorgimento su materiali autentici, finora troppo negletti. Non v'è episodio guerresco che il libro non illumini di nuova luce, poichè l'Artiglieria, specie quella piemontese, fu spesso elemento decisivo nelle guerre per la nostra indipendenza, come a Goito e a Peschiera nel '48.

La bonifica integrale.

Una grande opera, notevolissima per interesse pratico, ha veduto or ora la luce. Si tratta dei dodici volumi della *Biblioteca della Bonifica Integrale* (Firenze, Barbèra). Pubblicati nel giro di un anno, questi 12 volumi, quasi tutti divisi in due o più parti, costituiscono complessivamente 23 tomi, di 150 a 250 pagine ciascuno, corredati da fotografie, da grafici e dalla bibliografia, i quali illustrano, sotto tutti gli aspetti possibili — storico, politico, legislativo, idraulico, tecnico, economico, agronomico forestale, igienico — il grande pro-

"Nulla di più triste del «consommé» inflitto da molti grandi Alberghi ai clienti desiderosi di saporosi risotti e di fragranti pastasciutte che fra l'altro invogliano a bere i nostri eccellenti vini italiani"

blema che ha interessato in ogni tempo il nostro Paese, che ha avute così funeste conseguenze nella sua storia millenaria e che oggi è entrato finalmente nella fase della sua perfetta, completa, assoluta soluzione, perchè impostato nei suoi esatti termini soltanto dalla politica lungimirante del Regime.

Questa pubblicazione è stata curata e diretta da Arrigo Serpieri, Giulio De Marchi e Mario Tofani.

Il viaggio del Po.

Abbiamo letto con vivo interesse il bel lavoro di Cesare Jacini, *Il viaggio del Po* (*traccia storico-estetica per la visita ai monumenti ed ai luoghi della Valle Padana*), pubblicato or ora a Milano dall'editore Ulrico Hoepli.

È la prima di tre parti che comporranno tutta l'opera, opera di largo respiro, che va molto al di là di quello che può indicare il titolo. Il viaggio del Po è un'ampia visione, di analisi e di sintesi a un tempo, di tutta la valle padana, nel paesaggio, nella sua esistenza romana, bizantina e longobardica e nel primo fiorire dei Comuni. Alle parti seconda e terza (l'una in corso di stampa, l'altra in preparazione) è affidato la materia relativa ai Comuni nella lotta contro il feudalismo, l'avvento e lo sviluppo delle Signorie e l'epilogo di questa grande storia nelle campagne e nelle città.

Una vasta preparazione culturale nel campo dell'archeologia, della storia, della scienza ecclesiastica, dell'agiografia, del simbolismo, un vivissimo fervore per la nobiltà del tema, uno stile agile snodato concorrono a fare di questo libro un'opera di dottrina e di poesia.

In tanta ampiezza di quadro non sarebbe di buon gusto rilevare qualche piccola menda; è invece doveroso esprimere la nostra riconoscenza verso l'autore che ha arricchita la nostra non soverchiamente vasta letteratura storico-turistica di un'opera di così evidenti pregi, primo fra tutti quello di un profondo sentimento della romanità, anche se non si possono accettare in pieno le molte idee generali esposte nella battagliera prefazione, anche se qualche apprezzamento può sembrare, diremo così, vivace: un bel difetto che si perdona ben volentieri alla passione che anima il Jacini.

Un pregio particolare dell'opera è dato dalla ricchezza illustrativa: 33 tavole fuori testo e non sappiamo quante centinaia di illustrazioni nel testo; tutte scelte con molto acume e sagacia, tutte di valore documentario e spesso molto significative nel loro accostamento. Nel difficile lavoro di ordinamento di questo materiale illustrativo è occorsa qualche inesattezza: così, non corrisponde a verità la didascalia della fototipia a pag. 13, la quale non rappresenta «Pressi di Ravenna (San Vito)-Antico ponte sul Rubicone», ma gli avanzi del ponte romano della via Emilia al passaggio del fiume Uso, in confine tra i Comuni di San Mauro Pascoli e Rimini.

La Fiera Campionaria Svizzera di Basilea.

Dal 3 al 13 aprile avrà luogo a Basilea la 21ª Fiera Campionaria Svizzera. Iniziando il suo terzo decennio, la grande manifestazione annuale darà prova luminosa del suo costante incremento. La Fiera non è un'esposizione, ma un vero e proprio mercato, che si presta mirabilmente a mettere in diretta relazione di affari i produttori e gli acquirenti di tutto il mondo.

Per esservi ammessi ad esporre è necessario dimostrare la propria qualità di industriali. Situata a capo di grandi vie internazionali, Basilea è un punto ideale di convegno per tutte le attività produttrici e di scambio che attendono l'ora della grande ripresa.

NUOVI DISCHI DI FILM

SAN FRANCISCO

S. Francisco, fox trot, Orchestra Dino Olivieri
E tu? valzer lento, id. GW. 1354

E tu? valzer lento, Orchestra Roy Fox
My first love song, valzer dal film «Regina di cuori» GW. 1346

PARADISO DELLE FANCIULLE

You, fox trot, Orchestra Roy Fox
A pretty girl is like a melody, fox trot, id. GW. 1300

Solo il tuo amore, fox trot, Orch. Dino Olivieri
Valzer della domenica (non del film), canzone valzer, R. Mori GW. 1350

VIVERE

Vivere, canzone fox trot, Tito Schipa
Nostalgia, canzone fox lento, id. DA. 1530

Torna piccina, canzone tango slow, Tito Schipa
Romantico slow, canz. fox lento, id. DA. 1531

Eternamente mia, canzone fox trot, Tito Schipa
Torna la serenata, dal film «Re di danari», canzone valzer, id. DA. 1549

SINFONIE DI CUORI

Tu sei la mia vita, canzone, Beniamino Gigli
Notte a Venezia (non del film), barcarola veneziana, id. DA. 1535

NAPOLI VERDE E BLU

Torna a Marechiaro, Ruggiero t.
Isola 'e Capri, Ruggiero t. HN. 1028

Napoli verde e blu, Assante t.
Tango del vento, Serra t. HN. 1122

NONA SINFONIA

Aus deinen Augen strahlt mir das Glück, tango, Orchestra Will Glahé
Lost, fox trot (non del film), Orchestra Guy Lombardo GW. 1304

FOLLIE D'INVERNO

Bella e fulgida così, canz. fox trot, F. Borghetti t.
Che bel romanzo d'amor, canzone fox trot, Serra-Allulli HN. 1173

A fine romance, fox trot, Orch. Guy Lombardo
Raindrops, tango, Orch. Joe Loss, GW. 1328

UNA POVERA BIMBA MILIONARIA

But definitely, fox trot, Orchestra Ray Noble
When I'm with you, fox trot, id. GW. 1289

SEGUENDO LA FLOTTA

Let's face the music and dance, fox trot, Orch. Ray Noble
Alone, fox trot, dal film «Una Notte all'Opera», Orchestra T. Dorsey GW. 1234

LA CASA DI PIRANDELLO A PORTO EMPEDOCLE

Chi dalla strada nazionale diverga su un viottolo silenzioso e deserto che da Villa Seta conduce a Porto Empedocle, raggiungerà in breve, attraverso i campi, la vecchia casa dove Luigi Pirandello nacque, visse una parte della sua infanzia e tornò sovente con la famiglia nei primi anni della giovinezza operosa.

Questo remoto asilo di pace, da cui si apre una delle più superbe visioni della campagna siciliana, ha di fronte il più bel mare dell'Isola e domina il panorama di Agrigento, co' suoi maestosi templi dorici che si profilano sulla costa, dove crescono l'asfodelo, l'acanto e la vite. Da lato s'affaccia un informe scoscendimento cretaceo, che merita bene il nome di *Caos*.

LUIGI PIRANDELLO DINANZI AL TEMPIO DELLA CONCORDIA (*Fot. C. De Angeli*)

Colà, sotto il cielo più luminoso d'Italia, sedette un giorno, all'ombra di un vecchio ulivo e di un grande pino che ancora fa ombra al sole, il giovi-

LA CASA DOVE NACQUE LUIGI PIRANDELLO *(Dis. di C. Vitale)*

netto silenzioso e solingo, sognando i fantasmi che un giorno avrebbe animato del suo possente spirito creatore.

Chi entri nella vecchia casa e si affacci alla finestra per guardare ciò che da essa videro i Suoi chiari occhi sognanti, scorgerà il mare infinito e, sul mare, Agrigento, aggrappata alla scogliera, come un nido di aquile; a destra la campagna soffusa del verde argenteo degli ulivi e dell'aerea lievità dei mandorli fioriti.

In questa casa de' suoi vecchi, luminosa e lontana dai rumori del mondo, Luigi Pirandello, prima di morire, dispose di tornare, fredda spoglia inanimata, a dormire l'ultimo sonno. E partì solo per l'estrema dimora, che era stata anche la sua prima, all'alba della vita. Aveva scritto che ponessero le sue ceneri in un'antica urna greca, rinvenuta da tempo smuovendo la terra dell'orto paterno e la collocassero in vista del mare e delle colonne dei templi vetusti, che si staccano in lontananza sull'azzurro del cielo.

Un mattino di questa risorgente primavera, uno dei suoi vecchi amici agrigentini recò una fotografia dello Scomparso, presa tre anni prima davanti al Tempio della Concordia, e con mano tremante l'appese alla parete della Sua camera, dove, a cura della famiglia e degli amici, troverà luogo quanto prima un minuscolo museo pirandelliano.

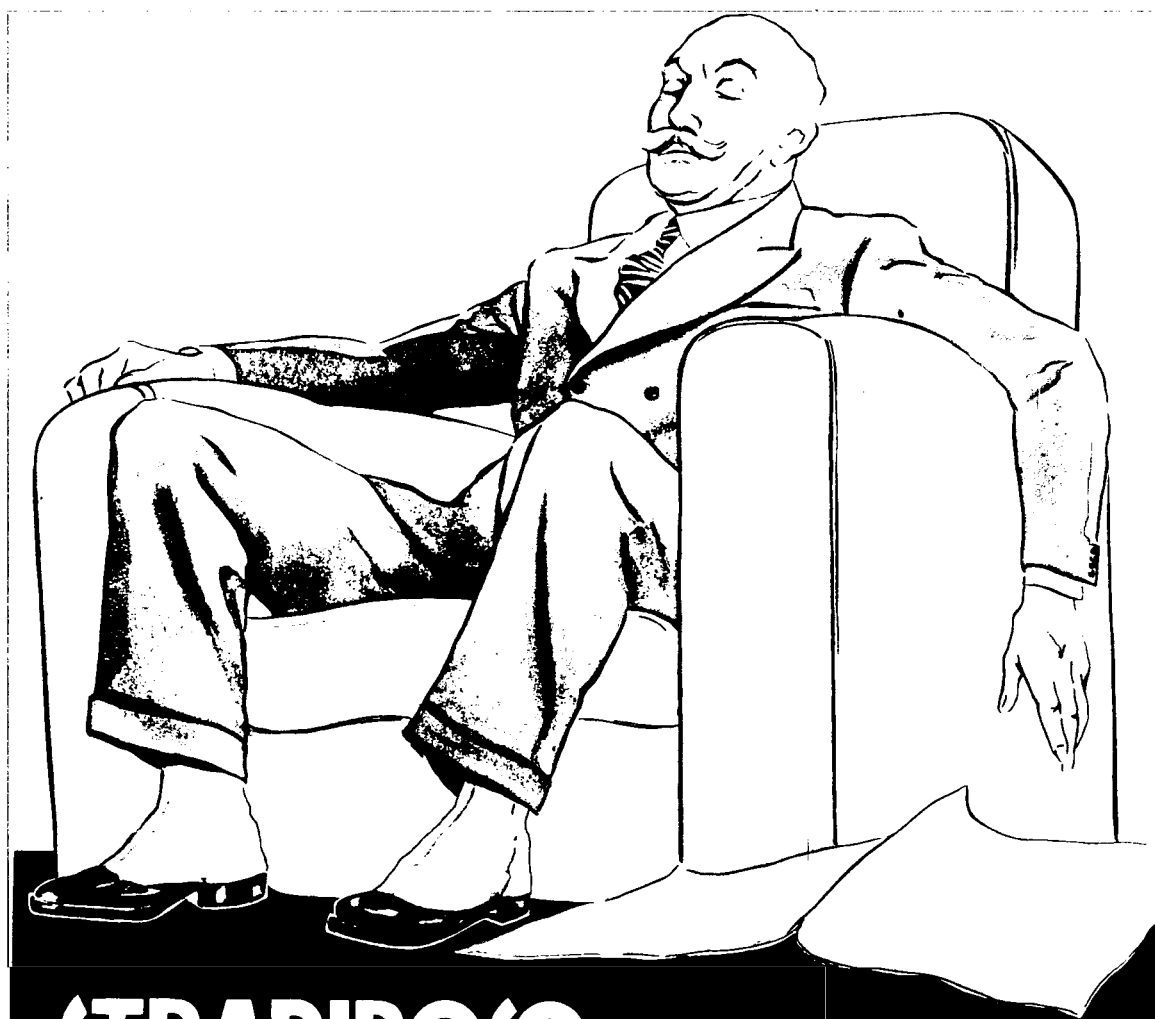
Quanti, visitando questi luoghi su cui splende tanta luce di natura e di storia, e sostando alla vecchia casa romita, dove Luigi Pirandello ebbe ed ha la sua prima ed ultima dimora terrestre, fisseranno gli occhi in quest'umile ritratto, per conoscere le sembianze di Colui di cui lessero le opere! Poi, il loro sguardo, staccandosi dai tratti del Suo volto, errerà per il vasto silenzio di queste piagge, dove i cuori devoti sentiranno di ritrovarlo in ispirito, solo, come fu in tutta la sua vita e in tutta la sua arte, e pensoso dei grandi abissali problemi delle anime.

Qui, dove non giungono gli echi del mondo distante e si odono appena, nelle notti di tempesta, gli echi del mare; qui, fra due infiniti — il mare e il cielo — i cuori memori ritroveranno il Maestro, non solo in ciò che resta della sua spoglia mortale, cui volle risparmiati gli estremi onori e gli omaggi della folla, ma sentiranno Lui vivo, in mezzo alle creature ch'Egli espresse dal Suo genio e ehe vissero e soffrirono in Lui e con Lui, prima di commuovere e indurre a meditazioni milioni di altre creature in tutto il mondo civile.

Qui tutti comprenderanno ciò che Egli fu, l'universalità della Sua arte e l'ansia del Suo spirito insonne, che ha finalmente trovato la grande pace.

Fra gli scrittori nostri contemporanei Luigi Pirandello è forse colui che portò più lontano il nome d'Italia. Italiani e stranieri, che ricercheranno le tracce del nostro Genio dove riposano i grandi morti, arresteranno i loro passi non più soltanto ad Arquà, a Ravenna, in Santa Croce..., ma verranno in devoto peregrinaggio anche a questo eremo, presso il mare da cui vennero ellenici influssi alla civiltà di Roma.

PORTO EMPEDOCLE DALLA CASA DI PIRANDELLO. A DESTRA, IL «CAOS». *(Dis. di C. Vitale)*

Poltronissime!

STRARIPOSO CON

GOMMAPIUMA

PIRELLI

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 4 APRILE 1937 - XV E. F.

LE NUOVE OPERE DEL TOURING

CINQUE NUOVI VOLUMI DELLA "GUIDA D'ITALIA,,

Sono usciti cinque nuovi volumi della grande *Guida d'Italia,* totalmente rifatti: Marche, Umbria, Firenze e dintorni, Sicilia, Libia (1). Contemporaneamente alla *Guida breve,* che nella sintesi di tre volumetti comprenderà il panorama artistico e turistico, storico e pittoresco, geografico e culturale, di tutta l'Italia, il Touring continua la sua grande Guida rinnovata, che per comprendere il panorama medesimo, di volumi ne richiede ventidue.

La *Guida breve* è quasi una visione della Penisola — con le Colonie e l'Impero — côlta, come un tempo metaforicamente si diceva, a volo d'uccello, e come oggi più esattamente si può dire, fuori di ogni metafora, a volo d'aeroplano. La *Guida d'Italia* offre la stessa visione, ma osservata, analizzata, frugata, sviscerata con la lente del ricercatore e l'anima del poeta nelle sue luci e nelle sue ombre, nelle pieghe più segrete ove si annidano le sorgenti del fascino suo, nelle sue bellezze manifeste e nelle sue bellezze riposte, nelle impronte della sua immortalità.

La *Guida breve* è la piccola fotografia del film, precisa e concentrata entro pochi centimetri quadrati, essenziale; la *Guida d'Italia* l'imagine proiettata sul vasto schermo, dove in più ampie dimensioni svela al pubblico i suoi particolari minimi, fa di ogni segno impercettibile una forma, acquista rilievo e movimento, conferisce al volto la sua espressione compiuta, vorremmo dire il calore della vita.

La *Guida breve* è utile soprattutto al turista che vuol viaggiare l'Italia rapidamente, camminar molto e soffermarsi poco, dare al paesaggio uno sguardo d'insieme, far provvista intensa di impressioni, vedere tutto quello che si presenta ai suoi occhi, senza andare a cercarlo nei ripostigli, sapere quel che le cose dicono col loro linguaggio aperto, poichè manca il tempo di ascoltarne le voci segrete. Egli non può portarsi in

(1) *Marche,* 338 pag., 9 carte geografiche, 6 piante e 31 stemmi, L. 16; spediz. racc. in Italia, Impero e Colonie L. 1.50, estero L. 3.

Umbria, 376 pag., 8 carte geografiche, 6 piante e 20 stemmi, L. 15; spediz. racc. L. 1.50, estero L. 3.

Sicilia e Isole Minori, 563 pag., 24 carte, 14 piante di città, L. 18; spediz. racc. L. 2, estero L. 4.

Libia, 451 pag., 19 carte, 10 piante di città, L. 16; spediz. racc. L. 2, estero L. 4.

Firenze e dintorni, 450 pag., 3 carte, 2 piante di città, L. 15; spediz. racc. L. 1,50, estero L. 3.

Indirizzare le richieste all'Amministrazione del Touring Club Italiano, Corso Italia 10, Milano.

tasca una bibliotec , e trova in questi tre volumetti il suo viatico necessario.

La grande Guida è quasi un'enciclopedia d'Italia, in formato maneggevole: un'enciclopedia della sua storia e della sua vita attuale, del suo clima e del suo paesaggio, dell'arte sua di ogni tempo, dei suoi alberghi e delle sue stazioni di cura, delle sue strade antiche e nuove, delle sue opere pubbliche in continuo sviluppo, delle tradizioni, dei costumi, delle curiosità anche minime. E questa ricchezza di contenuto, questa molteplicità di argomenti e d'intenti la differenzia essenzialmente dalle guide più famose che vanno per il mondo, le quali di solito — senza disconoscere i meriti di nessuna — circoscrivono il loro orizzonte alla parte più propriamente turistica e artistica del paese. Opera, dunque, di cultura e d'informazione insieme. Opera da biblioteca. Ventidue volumi, dai sette che erano all'inizio dell'impresa. Opera monumentale.

Ma dalla biblioteca, il viaggiatore — nativo o forestiero — che voglia visitare e studiare particolarmente una regione o una città, trae il volume di quella data regione e di quella particolare città, e in esso trova il quadro completo dei luoghi, degli uomini, delle cose, delle memorie che lo interessano.

La guida è dotta, precisa e cordiale. Previene

OZII TRIPOLINI NEL CALDO MERIGGIO. *(Fot. Stefani)*

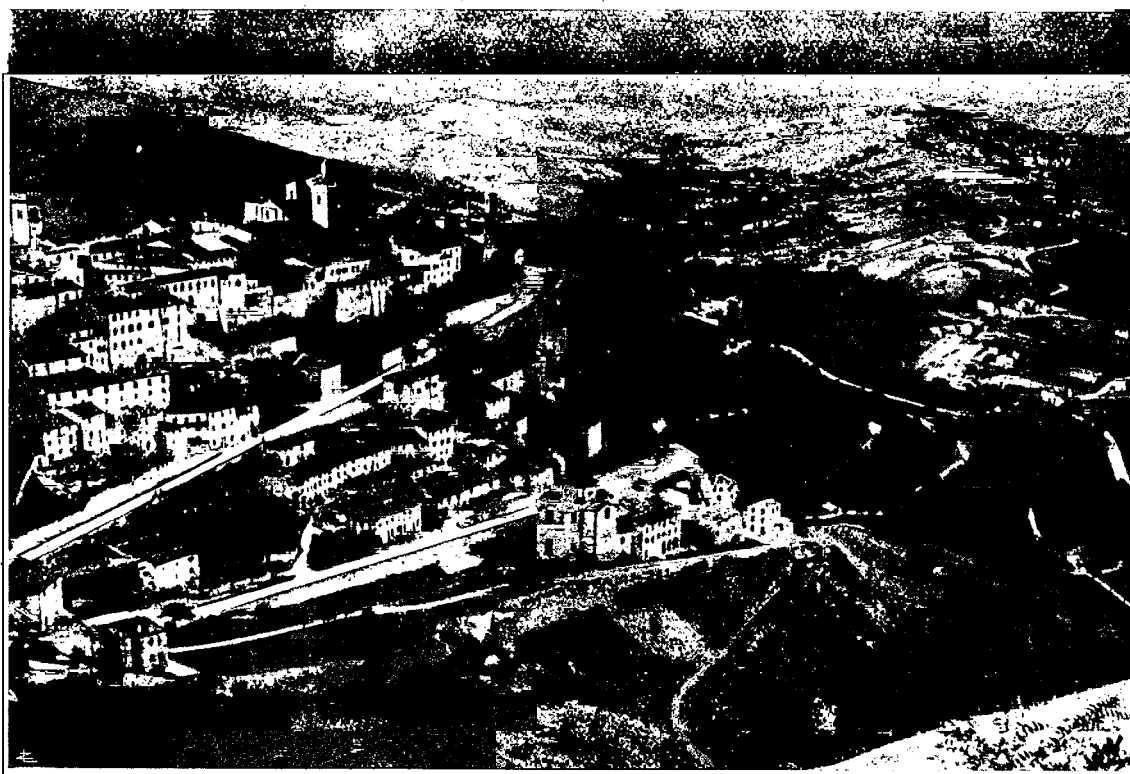
VEDUTA AEREA DI GADAMES CANDIDA FRA IL VERDE DELLA SUA OASI, DETTA LA « PERLA DEL SAHARA ». *(Arch. Fot. T. C. I.)*

IL MONUMENTALE ARCO DI TRIONFO ERETTO NEL DESERTO SIRTICO, SULLE ROVINE DELLE ARE DEI FILENI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

i suoi desiderii ed altri gliene provoca. Stimola e subito appaga la sua curiosità. Gli offre delle sorprese. Gli crea bisogni nuovi di apprendere cose che ignorava. Essa lo accompagna a passo a passo, di sosta in sosta, per le grandi strade che conducono ai luoghi famosi e per i viottoli che si arrampicano verso i ruderi delle nostre più gloriose memorie o discendono negl'ipogei della storia nostra più antica. Essa lo accoglie negli alberghi di ogni prezzo e di ogni conforto, lo fa riposare nei ritrovi più indulgenti al riposo, dove il clima è più salubre, il cielo più sereno, lo spettacolo più vago e attraente. Lo diverte e lo istruisce, gli risparmia fatica e spesa. Diligentemente essa gli rivela i tesori dissotterrati di questa terra povera di miniere, ma inesauribilmente ricca di monumenti sepolti; gli spiega i segreti delle sue costumanze e delle sue leggende, gli addita a una a una le opere d'arte — archi di trionfo e mausolei, statue e fontane, chiese e torri, quadri e affreschi — di ognuna indicandogli l'età, l'autore, l'importanza, il pregio. Infine, gli presenta le grandi opere compiute dopo la guerra vittoriosa: palazzi, stazioni ferroviarie, ponti, porti, acquedotti, ospedali, scuole, stabilimenti industriali e case coloniche, le nuove città universitarie, sportive e cinematografiche; le grandi opere di bonifica agraria,

URBINO - IL PALAZZO DUCALE. *(Fot. Bombelli)*

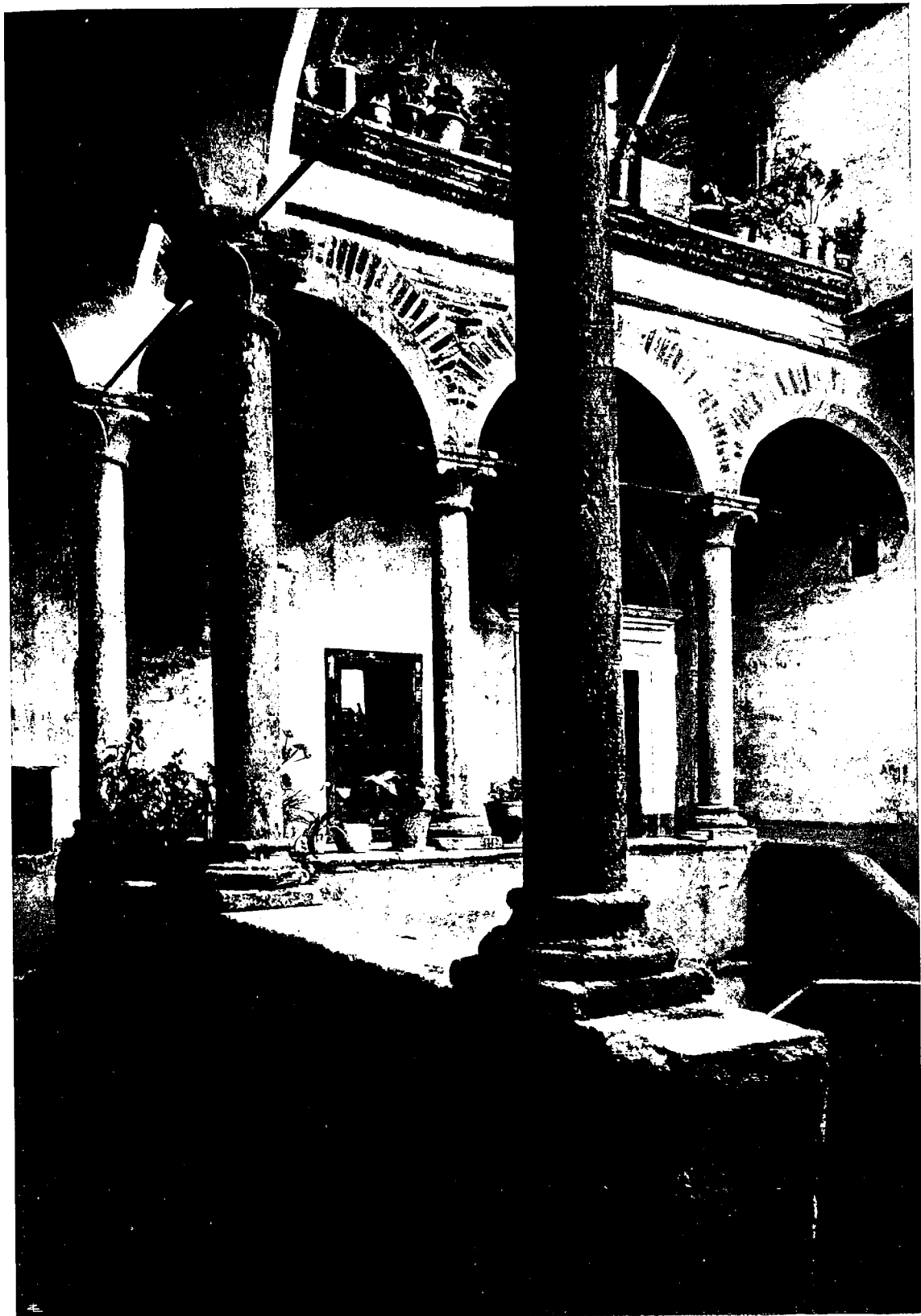
IL PANORAMA DI RECANATI COME APPARE DAL « COLLE DELL'INFINITO ». *(Fot. M. Carafoli)*

I DIRUPI DEL MONTE CÒNERO, PRESSO NUMANA. *(Fot. M. Carafoli)*

VEDUTA PARZIALE DI ARCEVIA E DEI COLLI DEL PREAPPENNINO MARCHIGIANO. *(Fot. M. Carafoli)*

che han rinnovato il suolo antico in ogni parte della Penisola, che han moltiplicato il prodotto della nostra agricoltura, che han creato nell'Agro pontino una nuova provincia. Sono questi i monumenti dell'Italia odierna, i quali han dato al volto dell'antica terra mediterranea un'espressione di nuova giovinezza, il segno della nostra rinascita operosa, della nostra salute e della nostra volontà: monumenti degni di esser conosciuti dallo straniero quanto l'arco di Tito o piazza San Marco o la galleria degli Uffizî. Soprattutto per essi la nuova Guida è tanto cresciuta di mole dalla prima edizione e dal disegno iniziale. L'Italia nuova, sovrapposta all'Italia antica, non la cancella, anzi la ravviva e la moltiplica: e la Guida rinnovata, comprendendo l'una e l'altra, può considerarsi assolutamente opera di nuova fattura.

Nè la quantità grande di particolari notizie su ogni argomento, e di fatti, di nomi, di dati, di date diventa mai un ingombro o una confusione nelle 400-500 pagine di ogni nuovo volume, così dense, così varie tipograficamente di caratteri rotondi, corsivi e neretti, così ricche di illustrazioni — nuove piante di edificî e di città, nuove cartine su più larga scala — perchè la varia materia, ordinata per itinerarî con criteri risultati eccellenti alla prova dei fatti, accortamente di-

CHIESA DELL'ABBAZIA DI S. PIETRO IN VALLE, PRESSO FERENTILLO.

ASSISI. LA PIAZZA DEL COMUNE VISTA DAL COLONNATO DEL TEMPIO DELLA MINERVA. *(Fot. Stefani)*

TERNI: IL CORTILE (FINE DEL SECOLO XV) DEL PALAZZO ALBERICI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

stribuita e accuratamente sorvegliata dal redattore e dallo stampatore, e per ogni regione preceduta da uno sguardo d'insieme, affidato a scrittore competentissimo, è stata con ogni scrupolo controllata dai rilievi compiuti con nuovi sopraluoghi, e completata dai raccoglitori e fornitori di notizie, che sono in ogni regione i migliori collaboratori del Touring. A questo modo i particolari minimi, così densi e così diversi, non riescono mai a offuscare la chiarezza panoramica del quadro, e le più sottili e minute linee interne nulla tolgono all'impronta caratteristica del volto di ogni regione.

Ecco qui, insieme con la Sicilia e con la Libia — con le terre cioè che possono essere considerate le sentinelle avanzate della Madre patria, la grande isola più lontana e la colonia più vicina, la colonia che forma quasi l'estremo lembo della Penisola, la nostra quarta sponda — ecco qui i tre volumi dell'Umbria, delle Marche, di Firenze con i suoi dintorni. Sfogliandoli, ci torna alla memoria il *Canto dell'Amore* di Giosuè Carducci. Sono appunto i luoghi sui quali spaziava il suo sguardo dall'alto del promontorio etrusco di Perugia. Sono i monti, i colli, le valli, i fiumi sui quali si rincorrevano quelle strofe alate, come stormi di moderni aeroplani.

PALERMO, DAL MONTE PELLEGRINO. *(Fot. E. Biagini)*

PALERMO - LA MERAVIGLIOSA SOLITUDINE FIORITA DEL CHIOSTRO DI S. GIOVANNI DEGLI EREMITI. *(Fot. Anderson)*

AGRIGENTO - NELLA PIANURA SOLATÌA SI PROFILANO I TEMPLI GRECI. *(Fot. A. G. Cuffaro)*

TAORMINA - NEL SOGNANTE MARE, PRESSO IL CAPO DI S. ANDREA, SI CULLA L'ISOLA BELLA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

Ricordate?

> Da' vichi umbri che foschi tra le gole
> de l'Apennino s'amano appiattare,
> da le tirrene acropoli che sole
> stan sui fioriti clivi a contemplare...

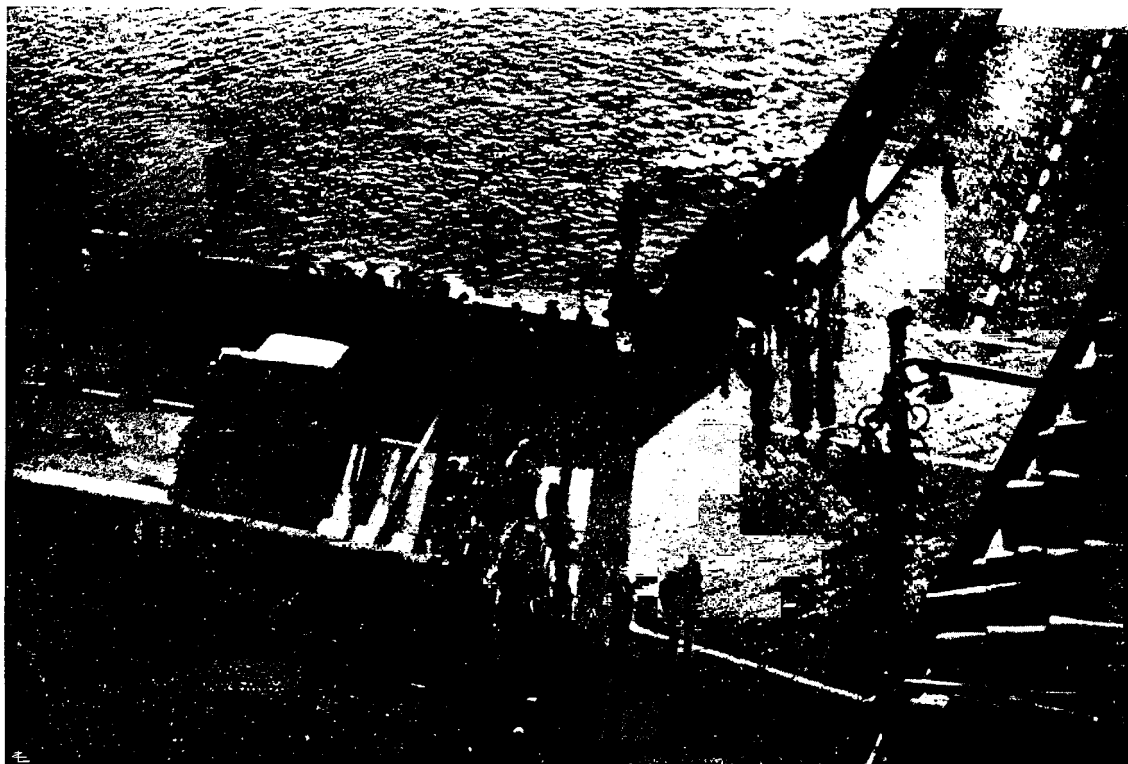
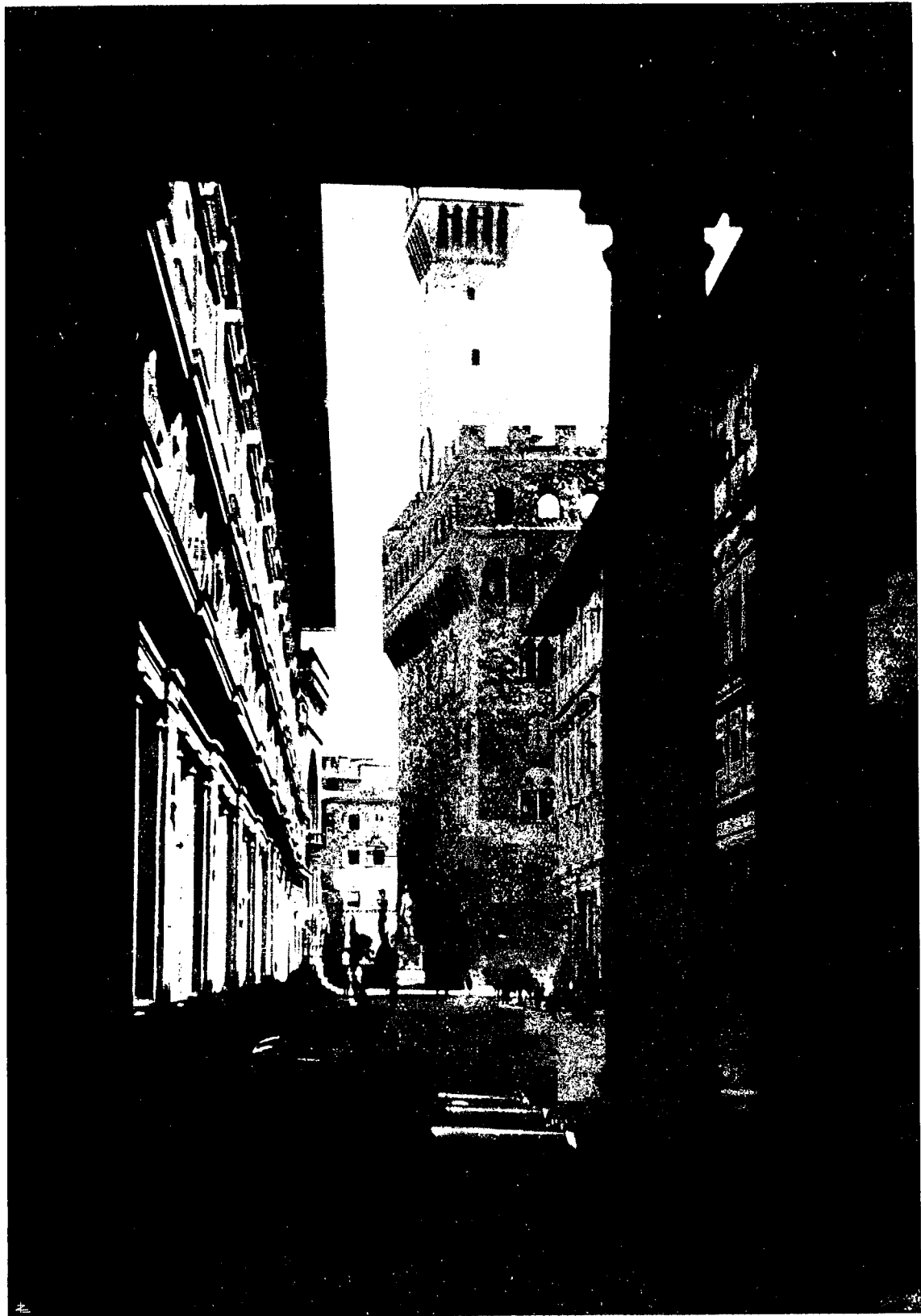
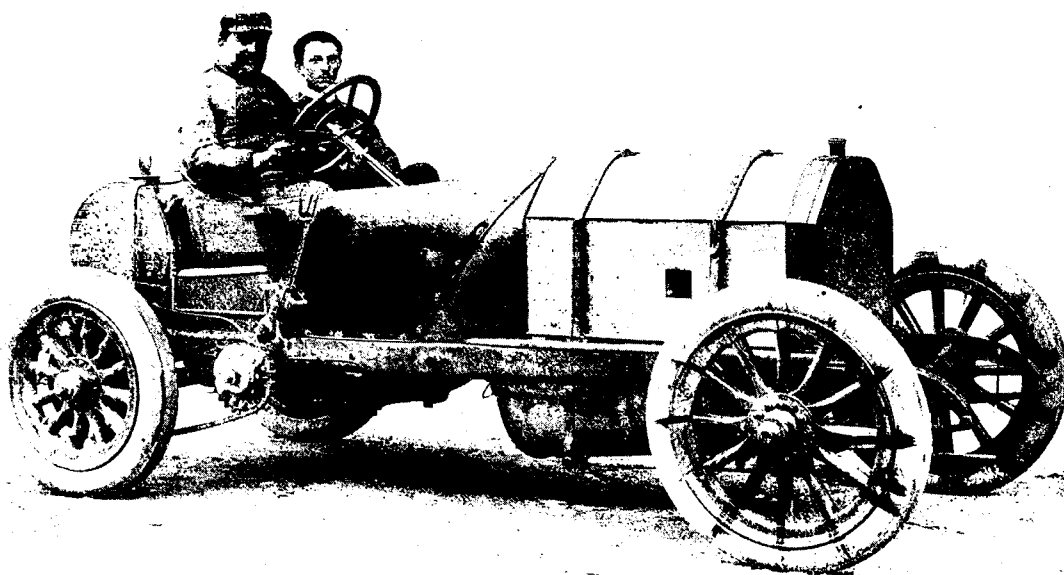
sino ai

> ... casolari al sol lieti fumanti
> tra stridor di mulini e di gualchiere....

è tutta l'Umbria, è tutta la Toscana, son tutte le Marche e l'Abruzzo, con i foschi palazzi del popolo e dei signori, con le cattedrali e gli eremi del Santo d'Assisi, con i vestigi e le orme incancellabili di Roma in ogni campo e su ogni strada, con le rocche, le mura, le torri di ogni barbaro invasore e di ogni indigeno difensore, con i villaggi operosi, con le piazze gloriose, con i pingui campi della Val di Chiana, coi neri boschi dell'Appennino, con i vigneti digradanti a solatio in riva d'Arno. La terra di tutta l'arte del Rinascimento, la terra della più alta poesia da Dante a Leopardi, la terra della santità francescana.

La visione di Giosuè Carducci è in queste pagine e in queste carte realizzata con l'esattezza e la perfezione fotografica, che frugando in ogni piega e svelando ogni segreto, per virtù stessa dei luoghi descritti da tutte le pagine sprigiona l'incanto della poesia.

* * *

FIRENZE - UNA TIPICA STRADA D'OLTRARNO. *(Fot. S. Bricarelli)*

FIRENZE - IL PONTE DI S. TRINITA CON LE STATUE DELLE QUATTRO STAGIONI A CAPO DELLE SPALLETTE. *(Fot. Stefani)*

FIRENZE - GLI UFFIZI COL PALAZZO DELLA SIGNORIA E LO SFONDO DELLA PIAZZA OMONIMA. *(Fot. S. Bricarelli)*

LANCIA E BORDINO SULLA « FIAT » TIPO « GRAND PRIX » DEL 1907. *(Fot. Biscaretti)*

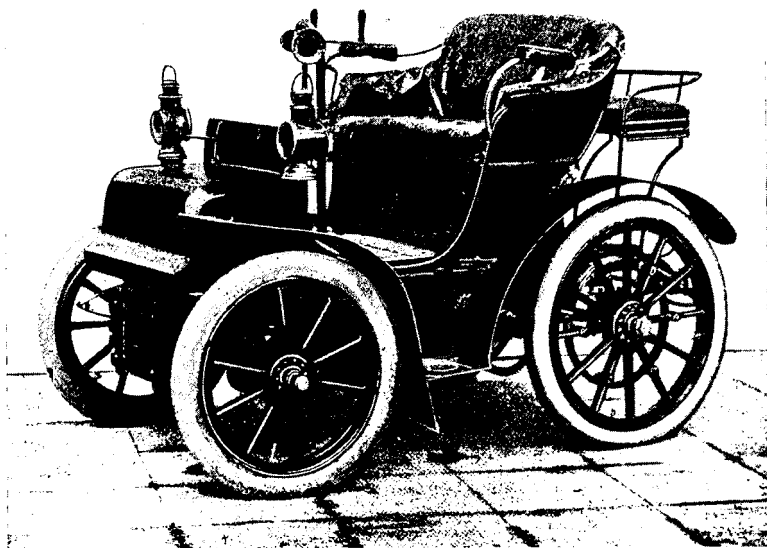
LANCIA, PIONIERE DELL'AUTOMOBILISMO

Scrivendo queste note in occasione della morte di Vincenzo Lancia, non vorrei fare un necrologio; non mi pare possibile scrivere in tono funebre a proposito di un Uomo che, se pure il destino ci ha immaturamente strappato, è tuttavia così vivo tra noi; vivo e vitale, poichè lascia il retaggio di un grandioso organismo industriale in piena efficienza, nonchè i frutti di una genialità, di una esperienza e di una volontà senza pari costruttive in quelli che furono i suoi fedeli, attenti collaboratori e sono oggi i continuatori dell'opera sua.

Egli è stato un fenomeno di *vita*, e discorrendo della sua *vita* non è possibile astrarre da quella di tutto l'automobilismo italiano, dalle sue origini a oggi. Si dovrà dire dunque di Lui non solo come d'un pioniere, d'un inventore, d'un costruttore, d'un grande industriale, ma come d'un simbolo della attività meccanica che più efficacemente ha spinto le generazioni odierne alla conquista delle velocità trasformatrici del mondo. Più che esaltare un Uomo, si dovrà constatare la formidabile potenza che all'uomo è dato raggiungere in determinati periodi della storia; la quale non forma gli uomini, ma dagli uomini è formata. Nella storia dell'automobilismo italiano, Lancia ha l'importanza di un dittatore.

ADELE E VINCENZO LANCIA. *(Fot. Minetti)*

I giovani — ai quali sono particolarmente rivolte queste mie note — credo non possano immaginare il mondo senza l'automobile. Non sono quindi in grado di giudicare la rivoluzione che essa ha portato nella vita sociale. Ma se mi vorranno seguire, io li condurrò indietro nel tempo che parrà loro fiabesco, quando la parola « distanza » aveva un rapporto visivo più che chilometrico, e il muoversi degli uomini nello spazio poteva sempre paragonarsi al muoversi, al correre degli altri animali. « Tempo beato », dicono i *laudatores temporis acti*. Ogni risposta sarebbe stolta, chè noi accettiamo la vita nel suo cammino, senza discuterlo, e i rimpianti ci sembrano inutili, tanto più quando contrastano con la storia.

L'invenzione del motore a scoppio segnò l'inizio di un'êra nuova e destò subito un vivo fermento di iniziative per l'applicazione di esso ai mezzi di locomozione. Gli anni dell'adolescenza di Vincenzo Lancia coincidono con quelli in cui la vettura mossa dal motore a scoppio fa il suo primo ingresso nel mondo. Figlio di un industriale, (suo padre aveva una importante fabbrica di scatolette di carne) egli abitava, a Torino, in un palazzo — di proprietà paterna — al pian terreno del quale Giovanni Ceirano aveva un negozio di biciclette. Dotato di particolare passione per la meccanica, poco più che fanciullo Vincenzo trascorreva parecchie ore delle sue giornate nella piccola officina del Ceirano, fino a determinarsi poi a lasciare gli studi per seguire unicamente la propria naturale inclinazione. Non disdegnò fin d'allora — egli che, essendo ricco, avrebbe potuto trascorrere l'adolescenza negli svaghi spensierati del-

LA PRIMA VETTURA DA CORSA DI VINCENZO LANCIA: LA FIAT 6 HP CON CUI VINSE, A PADOVA, NEL 1900, LA GARA DI RESISTENZA E IL RECORD DEI 10 KM.; POI, A BRESCIA, QUELLO DEI 5 KM. *(Fot. Biscaretti)*

la vita studentesca — di piegarsi alla dura fatica dell'operaio. Le sue mani di fanciullo si incallirono presto nell'uso degli utensili d'acciaio. Questo inizio rude, questo pratico manifestarsi della grande passione, occorre sia considerato come il primo segno della nobiltà morale e intellettuale di Colui che doveva poi diventare il principe dei costruttori d'automobili.

Lo scolaretto di Ceirano non tardò ad affermarsi come maestro anche nell'automobilismo d'allora. Il Ceirano, infatti, fece acquisto di una delle prime vetture automobili che allora circolassero: strano veicolo, che destava molto stupore e molta ironia in chi lo guardava passare nelle strade; ingombro più che oggetto utilitario, giocattolo più che cosa seria, secondo il giudizio delle scettiche maggioranze. Il Ceirano stesso, a tutta prima, non lo seppe adoperare, far camminare. Vincenzo Lancia vi dedicò subito tutto l'acume del suo ingegno pronto ed audace, tutto il suo amore istintivo di meccanico appassionato. Smontò quei rudimentali congegni pezzo per pezzo, li studiò, li ricompose, s'impadronì del loro segreto, comprese le possibilità della loro efficacia, della loro potenza, li perfezionò. Per qualche tempo fu l'unico a saper guidare e far correre il veicolo.

M'è piaciuto soffermarmi a questo albore della carriera automobilistica di Lancia, che è poi l'albore dell'automobilismo mondiale. Mi pare che si debba pensare quasi con religioso rispetto a quella adolescenza d'un Uomo, la quale coincide con l'adolescenza di un'epoca storica. Si dice talvolta la parola « meccanico » quasi con sdegnosa indifferenza; vorrei che, applicando questa parola a Lancia, le si desse il significato che merita per definire il pioniere di una nuova civiltà: quella trasformata dai rapporti veloci fra gli uomini, dai modificati valori delle distanze nello spazio e nel tempo.

Ma non basta affermare, sognare la velocità come principio di un'êra nuova, studiare i mezzi tecnici per raggiungerla; occorre tentarla personalmente, conoscerne le vertigini, sfidare i pericoli mortali ch'essa impone, amare le dure fatiche, le ansiose attese, le au-

CHASSIS LANCIA 35 HP, PRIMA APPLICAZIONE IN EUROPA DELL'EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO SULL'AUTOMOBILE. *(Fot. S. Bricarelli)*

dacie pazzesche, le sconfitte e le vittorie che essa offre. Occorre essere quel ch'è il poeta con la sua ispiratrice: l'amante e il cantore della propria donna, dèmone ed angelo.

Può infatti paragonarsi alla celebrità di un grande poeta quella che Lancia raggiunse in tutto il mondo, come conquistatore di velocità, negli anni eroici dell'automobilismo, ossia da' suoi albori fino al 1908. E se tuttora si pensa a Lui come corridore, al complesso delle sue qualità di tecnico, minuzioso, intelligente, abile preparatore delle macchine, animatore delle competizioni, fiero ed onesto come un antico « cavaliere senza macchia e senza paura », audacissimo, deliberato alla vittoria con volontà più dura di quella dei congegni sottoposti al suo dominio, si deve pur concludere che, come corridore, Egli non fu mai superato, anche se, dopo di Lui, macchine più perfezionate abbiano permesso ad altri di raggiungere, in corsa, velocità ben superiori a quelle da Lui raggiunte. Egli fu superiore a tutti perchè fu un Genio dell'automobilismo; e non temo di esagerare usando questa grossa parola: la quale, del resto, ha significato di « spirito superiore », che tutto abbraccia ciò che concerne una determinata attività umana, la sua poesia e la sua pratica, per portarle ad un'efficienza, ad un potenziamento supremo.

I giovani d'oggi non possono certo ricordare gli entusiasmi destati da Lancia alla prima competizione di Padova, nel 1900, e poi a quelle della Susa - Moncenisio, di Brescia, nel 1902, 3 e 4, alla Gordon Bennet sul circuito dell' Alvernia nel 1905, alle corse nella Florida in America e per la Coppa Vanderbilt, e poi a quelle per la Targa Floriò sul circuito delle Madonie nel 1907, nel 1908. Enumerazione, la mia, che non vuol essere completa; citazioni di pietre miliari nella storia dell'automobilismo italiano. La passione sportiva che gli Americani provarono in quegli anni per Vincenzo Lancia giunse a manifestazioni inaudite; fu più popolare Lui che il Presidente della Repubblica; vennero costruiti, per i bambini americani, dei giocattoli raffiguranti l'automobile di Lancia. Nome fatidico, simbolico, che ha sempre destato e desterà sempre, nella fantasia degli appassionati, l'immagine di un astato vessillo teso verso la vittoria.

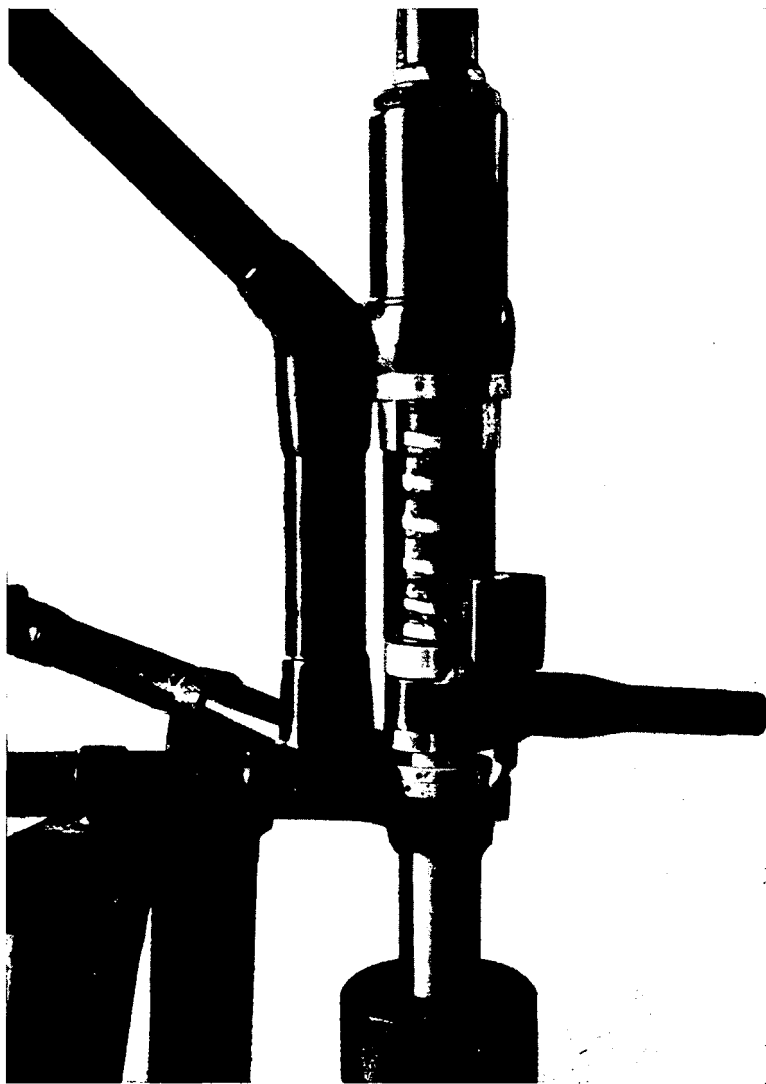
Italianissimo simbolo di vittoria: un nome, una bandiera. Assai prima che per sè (e mai soltanto per sè) Lancia combattè e vinse per l'automobilismo del suo Paese. Ai tempi eroici in cui Egli correva, l'automobilismo italiano si affermava nel mondo soprattutto per merito della Fiat. Lancia correva per la Fiat, lavorava col cervello e

col braccio per la Fiat, essendo entrato a far parte di quella gloriosa fabbrica fin da quando essa costruì la prima macchina; operaio montatore, collaudatore, corridore, collaboratore, amico fraterno dei dirigenti e soprattutto del capo della grande industria torinese, il Senatore Giovanni Agnelli.

Della famosa triade Lancia-Nazzaro-Cagno — esemplare di coesione, di scienza, di audacia, di abnegazione sportiva — il primo fu l'animatore e il maestro, lo stratega ed il tecnico. Nella storia delle competizioni mondiali, quella triade, guidata da Lancia, offre all'Italia un primato, non soltanto per le vittorie ottenute, ma anche per la duratura forza della sua unità, per la genialità dell'organizzazione e dell'energia combattiva distribuite in giuste parti, secondo le singole peculiarità di ciascuno dei tre corridori. Ad essa è e resterà sempre indissolubilmente legato il nome della Fiat, gloria dell'industria italiana, affermazione della genialità e della potenza italiana anche nel campo della meccanica, di fronte a tutto il mondo.

TELAIO « 25/35 » MOD. 1913-14: IL MOTORE HA SERVITO PER QUEI CAMIONS « Z » CHE HANNO RAPPRESENTATO L'INIZIO DELLA MOTORIZZAZIONE DEL NOSTRO ESERCITO.

Ma era pure naturale, umano che un uomo dalle capacità costruttive ed organizzative di Lancia pensasse un giorno — sbolliti gli ardori delle competizioni agonistiche — a fabbricare una «sua» macchina, che portasse il « suo » nome e ne allargasse la fama dal campo dell'audacia a quello dell'intelligenza, da quello dello sport a quello della grande industria. E forse non fu neanche per questo, ossia per sete di gloria personale, che Lancia si fece industriale «in proprio». Gli uomini della sua statura intellettuale e morale sentono il loro destino legato al destino della loro Patria; mettere la sua personalità a totale servizio del suo Paese fu sempre la principale ambizione di Lancia; ambizione concreta e silenziosa, schiva d'onoranze esteriori, rude, quasi sdegnosa, ma formidabile. Egli fu sempre sicuro di far bene, perchè fu sempre deliberato a dare tutto se stesso per far bene. E « far bene » significò sempre per Lui essere alla testa dell'industria automobilistica mondiale, procedere per primo con la propria bandiera, ch'era bandiera italiana; insegnare al mondo « anche » come si costruiscono delle automobili perfette nella loro genialità, secondo una legge misteriosa, ch'è nei destini di Roma « caput mundi ».

Io conobbi personalmente Vincenzo Lancia negli anni delle sue prime vittorie sportive e lo seguii poi sempre in quelle delle sue vittorie industriali. Psicologo professionale, penso di essermi formato un giusto concetto della sua personalità. Tuttavia, prima di ac-

SOSPENSIONE ANTERIORE A RUOTE INDIPENDENTI: LA GENIALE INNOVAZIONE, DEL 1922, E' ORA GENERALMENTE APPLICATA. *(Fot. S. Bricarelli)*

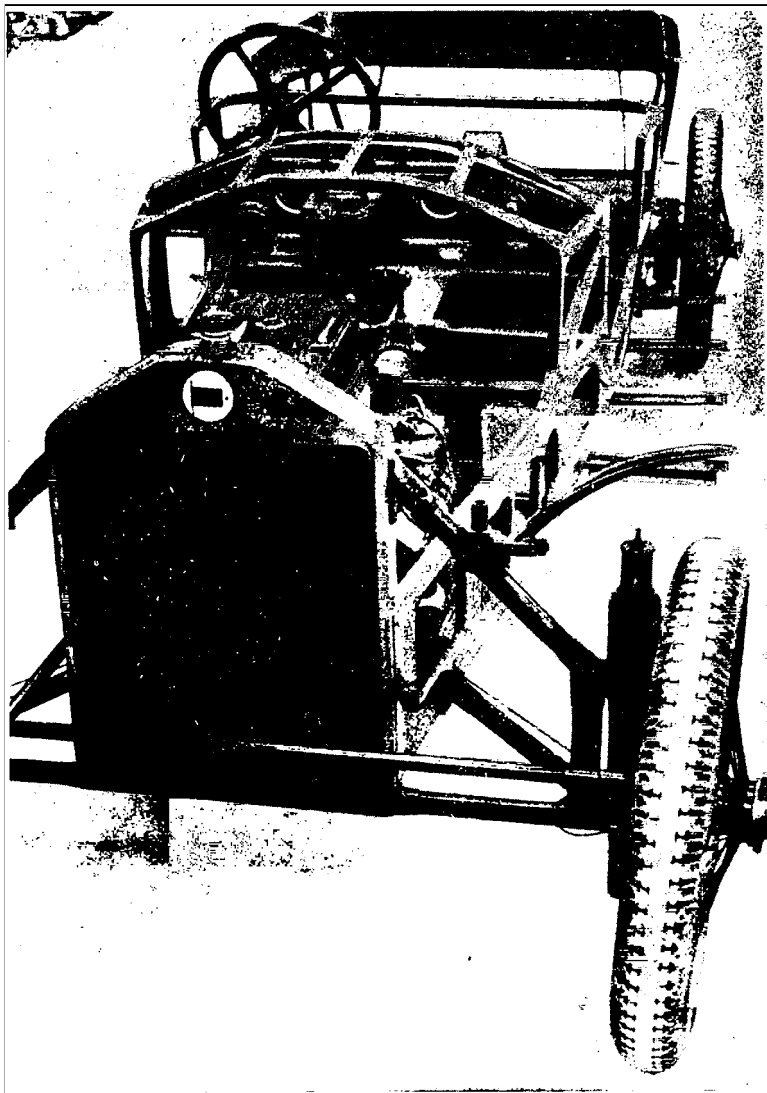
cingermi a scrivere queste note su di Lui, volli recarmi a visitare i suoi stabilimenti di Via Monginevro a Torino, ritrovare l'atmosfera del suo lavoro, i suoi vecchi e giovani collaboratori ancora come intontiti dalla fulminea sciagura che li ha colpiti. Ebbene, la più viva impressione che ho riportato è quella della « coscienza » con cui Lancia ha sempre lavorato ed ha insegnato a lavorare. « Coscienza » che significa « somma di tutte le virtù » per un lavoratore. Forza di infrenare i lampi della genialità inventiva e di costringerli al vaglio di elaboratissimi giudizi sperimentali, incontentabilità dei risultati intermedi per giungere a risultati definitivi, odio per le approssimazioni, capacità di persuasione sui sottoposti, fino a convincerli che se nella vita non si fanno miracoli, si arriva però alla realizzazione di trovate utili, assolutamente nuove nel campo della meccanica, quando l'ingegno e la mano dell'uomo s'adoprino con fede e con volontà senza limiti al raggiungimento dello scopo. Per circa un anno di seguito, tutti i giorni, Lancia si fece costruire, da certi suoi operai specializzati in esperimenti, un anello per pistoni, un anello che voleva resistente nel punto della strozzatura più che nel tratto normale. E alfine quegli operai riuscirono a fornirgli l'anello quale egli lo voleva. Curava tanto il particolare quanto il complesso della macchina; assisteva personalmente alla lavorazione di essa pezzo per pezzo, che faceva fare, rifare, provare e riprovare in modo che a taluno poteva parere ossessionante ed era invece il frutto della sua perfetta « coscienza » di costruttore.

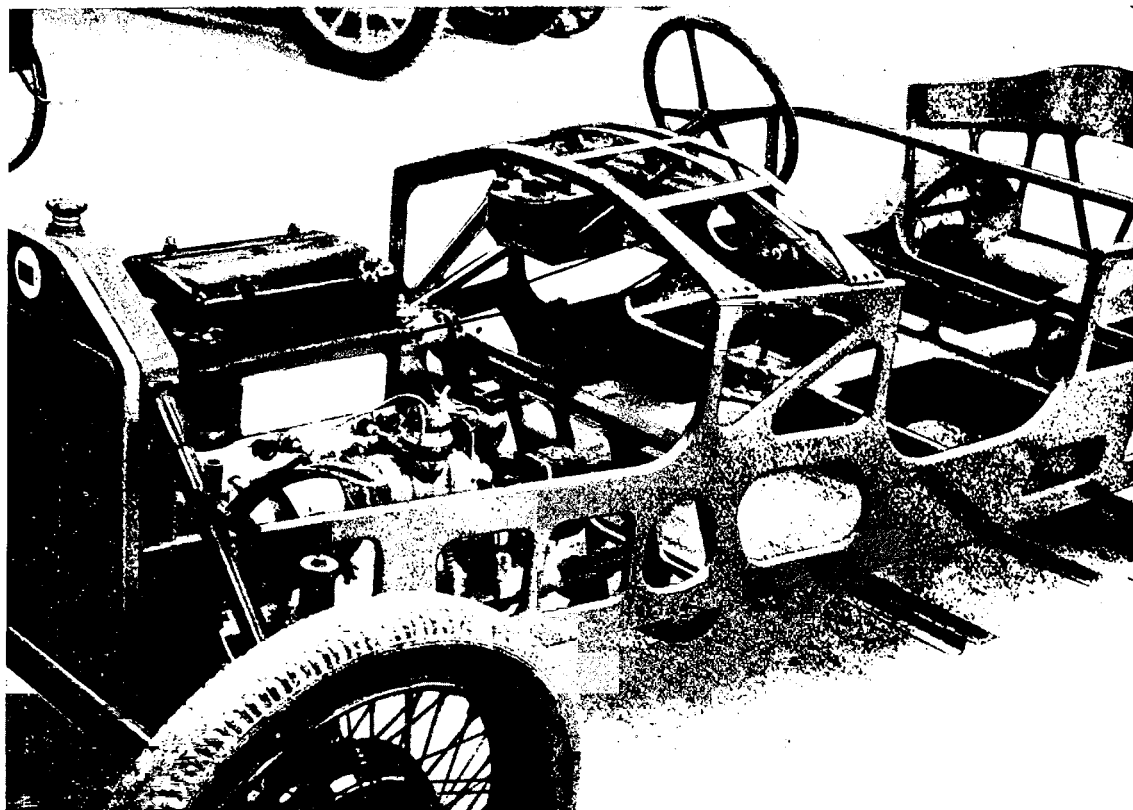
E non è vero ch'egli fosse un empirico, un incolto. Non sui banchi della scuola s'era fatta una cultura tecnica e teorica di meccanica, ma nelle officine prima, ove aveva sempre lavorato fin da ragazzo, e poi nella sua casa, studiando libri e disegni, scoprendo segreti per prontezza d'intuito e vivacità d'ingegno. E anche al di là della meccanica, il suo gusto culturale era giunto fino alla comprensione del senso classico, ch'è retaggio della nostra razza latina, figlia di madre greca, e lo prova l'insistenza con cui volle denominare talune sue macchine con lettere dell'alfabeto greco, con parole greche, Lambda, Omicron, Iota, Triota, Tetraiota, Pentaiota. Miracolo di intuito, senza dubbio; ma che inquadra nobilmente la sua personalità e le dà un risalto degno delle più complete figure del nostro tempo.

Con tale complesso di qualità, essendo anche un probo, sagace, esperto uomo di affari, è comprensibile in qual modo abbia potuto arrivare ad impareggiabili risultati come costruttore. Come costruttore (dopo averlo tanto ammirato come corridore) tutto il mondo imparò ben presto ad averlo in grande stima. I suoi nuovi tipi, ovunque attesi e studiati, furono molto spesso anche imitati e copiati dalle grandi fabbriche estere; certe innovazioni

sue hanno un'importanza essenziale nella storia del progresso automobilistico mondiale. Egli fu il primo a risolvere il problema dei servizi elettrici dell'automobile, il primo a costruire lo chassis-vettura tutto d'un pezzo, che capovolgeva i sistemi prima vigenti, eliminava l'assale e le balestre anteriori, le sostituiva con trapezioni e sospensioni indipendenti dalle ruote. L'esame di queste e infinite altre innovazioni di Lancia richiederebbe una competenza tecnica che io non ho, nè, se avessi, sarebbe qui il luogo di sfoggiare. Ma esse sono di tale importanza da dare alta gloria non solo al loro inventore, ma al Paese che lo generò e ove fiorì la sua industria.

In tempi come i nostri, di rapido progresso meccanico, di vita connessa allo sviluppo dei mezzi meccanici, attraverso la storia di un'industria importante alla vita quotidiana come quella automobilistica, non è difficile vedere la storia di una Nazione. Lancia precorse i tempi come costruttore d'automobili; con Lui e per Lui si trovò all'avanguardia l'Italia, che già dal 1908 e poi fino al 1913, quasi presaga del grande cataclisma bellico che avrebbe rivoluzionato l'Europa, preparava tipi leggeri, motori a piccole cilindrate e ad alto regime di giri, mezzi di assoluta praticità, in contrasto con le tendenze antiquate delle costruzioni straniere ancora legate ai gusti snobistici delle macchine mastodontiche, lussi da perdigiorno.

Scoppiò la guerra. I servizi resi alla guerra ed alla vittoria dalla collaborazione tecnica di un uomo come Lancia furono tra i più preziosi e, in certi casi di spedizioni, di rifornimenti rapidi e audaci, di immediati soccorsi, funzionarono quali mezzi decisivi. Le autoblindate Lancia furono fra le innovazioni belliche più diffuse ed efficaci; i « trasporti collettivi » Lancia giovarono ad azioni fulminee, per la loro capacità e per la loro potenza.

CHASSIS LAMBDA (1922): ABOLIZIONE DEL TELAIO TRADIZIONALE, SOSTITUITO DA UNA SPECIALE ARMATURA INNESTANTE LA CARROZZERIA. *(Fot. S. Bricarelli)*

Passò la guerra, ed il mondo, travagliato da crisi economiche, politiche e sociali, si orientò sempre di più verso una praticità di mezzi meccanici che, col minimo costo, gli dessero un massimo di utilità. Anche nel dopoguerra l'Italia si trovò all'avanguardia nell'industria automobilistica. In questo periodo, così irto di difficoltà di tutti i generi, Lancia raggiunge le più alte vette della genialità costruttrice; Egli è l'uomo che in clima rivoluzionario s'aderge quasi per gioia fattiva, là dove i deboli si perdono nel triste mare dei dubbi. Dopo i successi delle serie K, ecco apparire la Lambda, che può veramente definirsi la vettura rivoluzionaria, perchè basata su principii totalmente nuovi e contrastanti con quelli fino allora dominanti nella industria automobilistica. E poi vengono i chassis d'uso industriale Iota, Triota, eccetera; quindi, — poichè occorre provvedere ai servizi d'autobus per Roma ed altre grandi città d'Italia e

CHASSIS LAMBDA CON MOTORE A VALVOLE IN TESTA E FRENI ANTERIORI. *(Fot. S. Bricarelli)*

del Sud America — ecco l'Omicron. E poi la Dilambda, l'Artena, l'Astura, l'Augusta e l'Aprilia. Ogni nome è quello di una vittoria: per il costruttore e per il suo Paese.

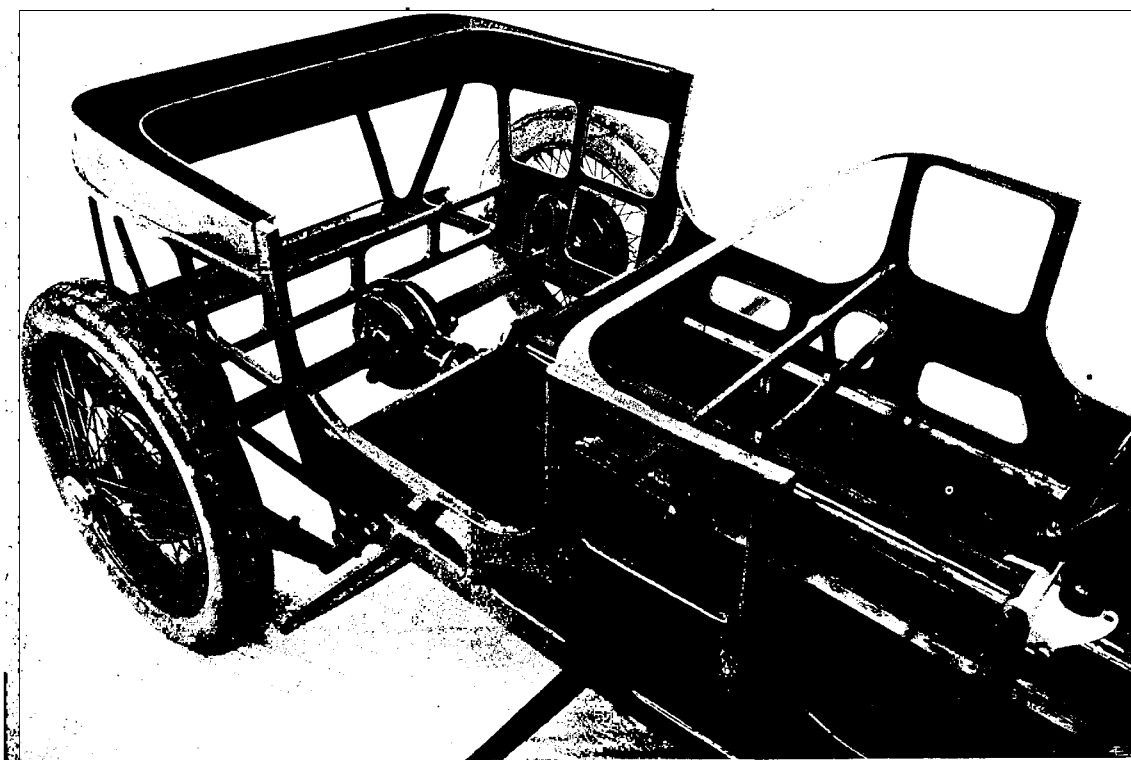
Egli appartenne, dunque, a quel piccolo manipolo d'uomini che, nei paesi più progrediti, all'apparire dell'automobilismo, di cui furono i propulsori, hanno caratterizzato un'epoca, hanno segnato quasi il passaggio da un modo di vivere a un altro.

L'automobile ha infatti continuato e fortemente accentuato la formidabile rivoluzione iniziata dalla bicicletta.

Uomini come Lancia, intenti sempre a perfezionare le loro macchine, hanno provocato uno dei fenomeni più sorprendenti dei nostri tempi: una evoluzione, cioè, così rapida e profonda, da trasformare, ampliare, ricreare quasi il turismo, dargli nuovi aspetti e nuove forme.

Questo turismo moderno ha profondamente mutato le nostre abitudini: ha diffuso e reso popolare quel gusto del recarsi da un luogo a un altro, che non poteva essere, un tempo, se non una fantasia o un lusso di pochi: ne ha fatto, anzi, una bramosia, un'ansia, un bisogno fisico e morale della nostra vita.

Grazie, appunto, a uomini come il Lancia, il Touring, nato dal ciclismo, ampliava, nel 1900, il suo respiro e si dedicava al nuovo possente mezzo, che ha allargato enormemente gli orizzonti del turismo e ha dato ai nostri spiriti, assetati di conoscere ed ammirare le infinite bellezze d'Italia, la gioia di vederle e di goderne. Anche per questo si vuol ricordare Vincenzo Lancia ne *Le Vie d'Italia:* senza uomini come Lui, il turismo non si sarebbe trasformato con tanta rapidità. Da pionieri della sua classe sono nate le migliaia e migliaia di chilometri di servizi automobilistici, che hanno dato alla vita sociale aspetti del tutto nuovi: così come bisogna ricercare in pionieri della fibra dello scomparso industriale torinese le origini prime di quel rinnovamento della strada, che è ormai problema fondamentale in tutto il mondo e che ha trovato nel Regime Fascista il più felice e lungimirante solutore.

Ora *Monsù Lancia* non è più. L'uomo dalle mille battaglie, vulcanico d'idee e d'azioni, gigantesco di statura morale e intellettuale, fu abbattuto dalla crudeltà di un morbo violento. Forse la stessa Morte, dovendolo carpire, presentandoglisi davanti, volle essere rapida, decisa, degna di Lui. Egli la affrontò con fortezza pari a quella che mostrò sempre in vita; le resistette, in piedi, fino a poche ore prima che ella prendesse il sopravvento: una lunga malattia lo avrebbe certo

PARTE POSTERIORE DELLO CHASSIS-CARROZZERIA DI UNA TORPEDO LAMBDA. *(Fot. S. Bricarelli)*

umiliato; ed Egli non accettò mai umiliazioni da nessuno. Comandò sempre, fin che il cuore gli resse. E' morto tenendo stretto il proprio polso sinistro nella destra possente e ascoltandone e misurandone il battito come era solito ascoltare e misurare quello dei suoi motori. E fino all'ultimo ebbe la sicura e serena consapevolezza che qualcosa « non andava », che la ritmica armonia delle sue vene stava rompendosi per sempre.

Anche le grandi, meravigliose macchine di Via Monginevro fermarono il loro ritmo d'improvviso, tutte insieme, come se i loro complicati congegni fossero legati ai ritmi di quel grande cuore. Ma ripresero tosto il loro moto: il grande cuore dello Scomparso continua a vivere in loro. Nei capannoni è tornato il frastuono dinamico, sui banchi di prova fischiano i nuovi motori ad alto regime di giri, la vita ferve, si moltiplica ancora. *Monsù Lancia* non è morto nello spirito dei suoi collaboratori, dei suoi operai. Quella che in vita fu la sua compagna intelligente e fida, la madre dei suoi figli, la sua collaboratrice più vicina, ora è là, tra le macchine rombanti, come una Vestale che tiene acceso il fuoco sacro commessole dal Grande Spirito in lei sempre presente. E nulla mi pare bello come questo: che l'opera di un colosso del lavoro quale fu Lancia sia continuata da una donna: nel contrasto è una potenza mista di dolcezza, che solo noi latini possiamo comprendere. Solo nella Donna di Lui gli operai dalle tute imbrattate d'olio e di grasso, i capi usi a credere, a cooperare e ad obbedire, potranno continuare a vedere *Monsù Lancia* che passa e comanda, ordina e dispone, con giustizia, per il bene comune, per una utilità che trascende sempre il piccolo interesse immediato e raggiunge la nobiltà di un contributo alla grandezza nazionale.

Lo chiamavano tutti *Monsù Lancia* perchè non ha mai voluto che lo chiamassero altrimenti: la sua semplicità di vita esteriore, il suo disdegno per le forme inutili, la sua stessa durezza nelle ore del lavoro (che si trasformava in bonaria dolcezza nelle ore del riposo) non potrebbero trovare, per esprimersi, altro suono di parole che questo: *Monsù Lancia.*

Per chi non l'abbia chiamato o sentito chiamare così, per le moltitudini che in tutta Italia sono in grado di comprendere l'importanza nazionale e mondiale dell'opera sua, egli deve essere considerato come uno dei grandissimi Spiriti che, vibrando in perfetta armonia d'intenti, audaci e sagaci, animatori e creatori, in obbedienza a un unico Capo supremo, rinnovarono le sorti del nostro Paese.

SALVATOR GOTTA

TIZIANO VECELLIO: « IL DOGE ANTONIO GRIMANI INGINOCCHIATO DAVANTI ALLA FEDE ». *(Palazzo Ducale - Venezia)*

PER LA RESTITUZIONE DI ALCUNI QUADRI AL PALAZZO DUCALE DI VENEZIA

Quante umiliazioni, quanta rovina portarono in Venezia i rivoluzionari fanatici che, nel 1797, al grido di una falsa libertà, cedettero vilmente la patria al nemico, lasciandola in sua balia per circa settant'anni, tantochè venne spogliata di tesori artistici incalcolabili! Citerò soltanto le asportazioni ordinate da Napoleone Bonaparte e specialmente quelle operate in Palazzo Ducale, monumento fra i più insigni della nostra Italia e forse il più completo dal lato storico e artistico. Il palazzo sta ora tornando all'antico splendore, per opera degli illustri preposti, i quali, con a capo il Sen. Co. Gerolamo Marcello e l'Ing. Aldo Scolari, rimettono allo stato pristino molte sale, rovinate e spogliate di ogni arredamento, durante quell'epoca nefasta.

Il Bonaparte, dunque, tolse al Palazzo Ducale e portò in Francia, come bottino di guerra, sei grandi tele, scelte fra le migliori, naturalmente: « Il Doge Antonio Grimani inginocchiato davanti alla Fede », opera di Tiziano; « Il Doge Marino Grimani innanzi alla Vergine e vari Santi » di Giovanni Contarini, dalla «Sala delle quattro porte»; «Il ratto d'Europa » dall'Anticollegio; « Giove che fulmina i vizi »; « S. Marco incorona le Virtù » e « Giunone che versa ricchezze su Venezia », di Paolo Caliari, detto il Veronese.

In pochi anni Venezia vide emigrare all'estero opere insigni, gelosamente accumulate e custodite da secoli nei pubblici palazzi, nelle chiese e nelle dimore patrizie. Citerò un aneddoto, che dimostra quanta cura ponesse la Repubblica nel conservare il suo patrimonio artistico.

I Grimani di S.ta Maria Formosa, forse abusando del proprio casato e forse anche per necessità finanziarie, volevano disfarsi della celebre statua, di loro proprietà, raffigurante Marco Agrippa, opera insigne dell' epoca romana, attualmente custodita nel R. Museo Archeologico di Venezia.

Il mattino in cui la scultura doveva lasciare Venezia, comparve nel cortile del palazzo patrizio il capo dei « fanti dei Cai (capi) », il quale sciorinò questo bel discorsetto: « Son mandà da parte dei tre Ecc.mi Cai del Consiglio dei Diese, per augurar el bon viaso a Ser Mar-

co Agrippa! ». I Grimani compresero l'antifona e la statua rimase al suo posto.

Dopo la vittoria degli alleati su Napoleone I, nel 1815, tutto il bottino artistico trasportato in Francia doveva ritornare in patria, in base al trattato di pace, ma l'imperatore d'Austria, Francesco I, allora nuovo sovrano di Venezia, non volle, per atto di magnanimità, farsi restituire « quei quadri, ch'erano stati disposti nelle private stanze regali di Francia ». Così che le tre ultime tele del Veronese, due delle quali adornavano il soffitto della sala del Consiglio dei Dieci e « S. Marco incorona le Virtù », quello della Sala della Bussola, rimasero all'estero. Invece, i dipinti di Tiziano, del Contarini e « Il ratto d'Europa » di Paolo Caliari vennero ricollocati ai loro posti.

Qualche anno dopo la grande guerra, e precisamente nel 1921, il Governo belga, che ricordava il sangue italiano copiosamente versato per il suo paese, volle restituire al Palazzo Ducale la magnifica tela del Veronese, « Giunone che versa ricchezze su Venezia », quadro che, verso la fine dell'800, era stato regalato dalla Francia al re del Belgio. Gli altri due, tuttora esposti al Museo del Louvre, sono giudicati capolavori dell'arte giovanile di Paolo, perchè maturi, come profondità di concezione, densità di studio ed esperienza d'effetti e di scorci, nonchè grandiosità pittorica e vivacità di tavolozza. Al loro posto primitivo figurano, in Palazzo Ducale, due scialbe copie, eseguite per ordine del Governo austriaco.

GIOVANNI CONTARINI: « IL DOGE MARINO GRIMANI INGINOCCHIATO INNANZI ALLA VERGINE E VARII SANTI ». *(Palazzo Ducale - Venezia)*

Ben a ragione, qualche anno fa, Alfonso XIII ex-re di Spagna, mentre lo guidavo attraverso le sale dell'insigne monumento, osservò: « Ma perchè sono state messe quelle brutte copie? Si dovevano lasciare le cornici vuote, come facemmo per il nostro Murillo di Siviglia. Così si sarebbe testimoniato a tutto il mondo il furto napoleonico! ».

E l'incubo di quel trafugamento pesa ancora su molte coscienze diamantine francesi, forse sugli stessi dirigenti dei Musei Nazionali, che, a quanto mi consta, non sarebbero contrari alla restituzione, ricevendo ben s'intende, un cambio ragionevole.

Soprattutto se ne rammaricava un grande Francese, sincero amico dell'Italia, scomparso ai primi rigori dell'inverno scorso: Pierre de Nolhac, conservatore del Museo Jacquemart-André di Parigi, letterato insigne, accademico di Francia e presidente del Comitato « France - Italie ».

PAOLO VERONESE: « IL RATTO D'EUROPA ». *(Palazzo Ducale - Venezia)*

LA « SALA DELLE QUATTRO PORTE ». *(Arch. Fot. T. C. I.)*

PAOLO VERONESE: « SAN MARCO INCORONA LE VIRTU' ». *(Museo Nazionale del Louvre - Parigi)*

Venuto ancor giovanissimo nel nostro paese, studiò parecchi anni in Roma alla « Scuola Francese ». Innamorato dell'Italia, gran madre della latinità e della sua civiltà ultra millenaria, s'immerse negli studî umanistici, tra i tesori della Biblioteca Vaticana. Fu colà che ridiede alla luce il famoso manoscritto del Petrarca, contenente « le canzoni et sonetti scritti di mano sua ».

Tutta la sua produzione giovanile è, si può dire, dedicata all'Italia, di cui descrive i pregi e le bellezze. Fu grande amico del Carducci e del Boni, ai quali dedicò alcune pagine di ricordi: « A' Bologne, avec Carducci » e « Au Palatin: dernière visite à Boni ». Ma l'opera sua migliore, e nella quale rifulge il grande attaccamento alla nostra patria, è certamente quel suo bellissimo libro: « Souvenirs d'un vieux Romain ».

Ritornato in Francia, non cessò di professarsi devoto e sincero amico nostro, ed ogni occasione gli era gradita per cercar di avvicinare le anime dei due grandi popoli, nella cui missione fraterna, per il bene proprio e del mondo intero, egli sempre ebbe fede fino agli ultimi istanti della sua vita, tantochè spirò col nome santo d'Italia sulle labbra!

Fu lui ad occuparsi indefessamente della restituzione, a Venezia, dei due quadri già ricordati, malgrado il suo ufficio di direttore di uno dei più importanti Musei Nazionali di Parigi. Sollecitò, a questo fine, amici e conoscenti in tut-

PAOLO VERONESE: « GIUNONE CHE VERSA RICCHEZZE SU VENEZIA ». *(Palazzo Ducale - Venezia)*

ti i campi, ma le vicende politiche, specie nel dopo guerra, gli furono sempre avverse. Ogni qual volta sperava d'esser arrivato alla mèta, un nuovo contrasto veniva a stroncargli il lungo e paziente lavorio di persuasione.

Ho sott'occhi una lettera da lui inviata all'amico prof. Pietro Romanelli, e da questi gentilmente favoritami, dalla quale si rileva l'animo suo accorato, sempre a proposito delle tele del Veronese. La lettera è del 27 settembre del 1921, epoca in cui, per la mancata comprensione da parte francese dei nostri grandi meriti nella guerra mondiale, accadevano spesso dimostrazioni ostili contro la vicina d'oltralpe.

Eccone il testo:

« Mio caro amico,

La causa di Paolo Veronese è ben disgraziata! Dopo la nostra conversazione dell'altro giorno, mi ero deciso ad agire in occasione del Congresso e facendomi forte di tale propizia eventualità. Ho compilato un vigoroso articolo (che vi mostrerò), destinato a comparire in testa al « Figaro ». Ho fissato un appuntamento al « Figaro », scritta una lettera privata al Ministro, e preparato il voto da proporre al Congresso. Patatrac! Le disgraziate dimostrazioni di Venezia (quelle studentesche contro il Maresciallo Fayolle, in Piazza San Marco, *n. d. R.*) hanno tutto rovinato. L'autorevole senatore, che contavo utilizzare in modo diverso e che avrebbe energicamente agito per altra via, mi ha completamente scoraggiato: « Per il momento, non si può chieder nulla per la città che ha, in questi giorni, insultato un Maresciallo di Francia! Nè per ora, nè per lungo tempo... ».

Speriamo che si possa trovare l'occasione propizia prima del centenario del Veronese! Ma è molto doloroso dover constatare che tutti gli sforzi degli amici sinceri dell'Italia abbiano ad essere sempre osteggiati...

La conclusione è che il Consiglio dei Dieci è ancora senza il suo quadro del soffitto e che forse avrò il dolore di non più ritornare nella vostra cara città, poichè il pensiero di trovarvi uno stato d'animo avverso mi rattrista profondamente...

Di tutto cuore e con molta tristezza (vi so più triste di me)

Pierre de Nolhac

La pratica fu ripresa negli anni scorsi e pareva bene avviata.

Nel 1934 si tenne in Palazzo Ducale il Convegno Internazionale di Cooperazione Intellettuale. Dopo la seduta di chiusura, l'on. Righetti espresse il desiderio ch'io facessi da guida, nel palazzo, alle eminenti personalità internazionali quivi convenute. Non nascondo che, giunto nella sala del « Consiglio dei Dieci », mi trovai imbarazzato nel far notare, in presenza anche del delegato ministeriale della Francia, la mancanza del famoso Veronese.

Incominciai perciò a parlare dell'altro quadro di Paolo, rivolto a M. Destrée, capo della delegazione belga e presidente del convegno, e cioè di quello ritornatoci dal suo paese. L'ex ministro del Belgio, che aveva personalmente restituito il quadro, prese allora la parola, dicendo che quello era stato uno dei primi frutti della cooperazione internazionale degli intellettuali, per raggiungere la quale il congresso aveva formulati tanti voti!

Quindi, il capo della delegazione francese mi

venne in soccorso spontaneamente, esprimendo il voto e il personale suo desiderio che anche i due famosi quadri del Veronese, rimasti ancora al Museo del Louvre, potessero in breve ritornare al loro posto.

Del resto, i nostri ex alleati potrebbero ricordare un vecchio precedente, che dimostra la nobiltà d'animo, la signorilità e il senso di riconoscenza della Repubblica di Venezia, loro confederata di allora, come risulta da documenti esistenti all'Archivio di Stato in Venezia.

Nella chiesa dei Padri Serviti esisteva, nel XVII secolo, un capolavoro del Veronese: « La cena di Simone il Fariseo », da lui dipinto nei suoi migliori anni. I monaci custodivano il quadro con somma gelosia e avevano rifiutato cifre ingenti, offerte loro dal Re di Spagna, dal Duca di Mantova e dal Cardinale d'Este. Venne poi la volta di Luigi XIV Re di Francia, desideroso anch'egli di procurarsi l'opera insigne. Ma la Serenissima Repubblica non mercanteggiava; essa signorilmente regalava ai suoi amici!

Intervenne perciò il Senato veneziano, il quale, con voto quasi unanime (150 voti contro 13) destinò il « dono a Sua Maestà (di Francia), quale testimonianza, benchè debole, del desiderio che nudrimo d'ogni suo compiacimento ».

L'ambasciatore francese a Venezia, sig. De Bezières, presentava al Serenissimo Principe Domenico Contarini i suoi più vivi ringraziamenti, affermando che « Sua Maestà sarebbe rimasta sorpresa della grandezza di tale favore ».

Il cav. Liberi e Pietro il Vecchia ricevettero l'incarico di staccare il quadro dal muro, d'imballarlo e di sorvegliarne la spedizione; e la partenza avvenne, da Mestre, il 20 Settembre 1664, effettuandosi il viaggio attraverso la Germania, sotto la scorta del segretario francese De Moulière.

Alvise Sagredo, ambasciatore veneto a Parigi, diede comunicazione del munifico regalo viaggiante, ed ebbe subito un dispaccio dal ministro Lionne, in cui era detto che Luigi XIV «aveva gradito con particolare espressione il dono prezioso ».

La tela arrivò a Parigi il 2 novembre 1664 e fu subito esposta alla galleria « d'Apollon », dove il Re, impaziente di ammirarla, la fece srotolare prima del tempo necessario all'acclimatazione. Dopo aver veduto un « così raro e perfetto originale », il sovrano francese scriveva ai suoi « Carissimi Amici, Alleati e Confederati » per ringraziarli « d'aver voluto privare Venezia d'uno dei più bei quadri del mondo ».

PAOLO VERONESE: « GIOVE CHE FULMINA I VIZII ». *(Louvre - Parigi)*

Il fatto è forse unico nella storia di Venezia, poichè mai si permise che una pittura pubblica uscisse dal dogado.

Ai Frati Serviti non rimase che una piccola copia, attribuita ad Antonio Zanchi, ora custodita nella Chiesa di S. Francesco della Vigna.

Auguriamoci che l'atto regale della Repubblica di Venezia abbia fra breve a ripetersi a nostro favore, almeno nella sostanza, se non nell'identica munifica forma!

ANGELO CIPOLLATO

GIOVANNI PASCOLI NELL'ORTO DELLA SUA CASA DI CASTELVECCHIO (BARGA).

GIOVANNI PASCOLI

VERITA' E LEGGENDA

Il 6 aprile di quest'anno ricorre il venticinquesimo anniversario della morte di Giovanni Pascoli. Rammentarlo è forse superfluo, perchè in questi ultimi cinque lustri, il ricordo di Lui, anzichè affievolirsi, s'è fatto più che mai vivo e presente. Chi, come me, ha un culto amorevole per il poeta e per l'uomo, e va piamente raccogliendo quanto su di Lui si stampa, si sarà accorto che d'anno in anno è andato aumentando il numero dei libri, degli opuscoli, degli articoli di rivista e di giornale, che ne studiano la gigantesca personalità, o qualche suo aspetto particolare. Il tempo ha fatto giustizia della sciocca prevenzione che faceva del Pascoli il poeta smascolinizzato delle piccole cose insignificanti: si tratta di una figura alta e complessa, che dal dolce suono di zampogna virgiliana sa passare allo squillo di tromba del richiamo civile; dal casolare alla patria, dalla patria all'umanità e da questa all'immensità cosmica, assurgendo dal realistico rilievo del particolare al solenne mistero dell' universo.

Attorno a questa personalità poliedrica, nel giro di questi ultimi due anni e per rimanere nel cerchio degli studi a me noti, hanno scritto il Giuliano, il Valgimigli, il Festa, il Mancini, il Lesca, il Federzoni, il Bianconi, la Fumagalli, la Benedetti, il Cortese, il Donati, il Capasso, lo Chimenz, il Vitale, e, fatto assolutamente nuovo, ormai da un decennio, cioè a distanza di pochi anni dalla morte del Poeta, una rivista di studi pascoliani si pubblica a cura degli amici e degli ammiratori, primo fra tutti Gabriele Briganti. Le voci discordi — *rari nantes* nel mare sempre più sconfinato dell'ammirazione — non hanno fatto che accrescere gli entusiasmi, sino a raggiungere l'effetto di far apparire i « pascoliani » una setta di intolleranti e di fanatici. Il fenomeno nel mondo della poesia italiana è certamente, se non nuovo, almeno insolito. Ed io penso con commozione d'amico fraterno all'Uomo grande e modesto che dorme nella piccola cappelletta della sua casa di Caprona, alla gioia ch'Egli proverebbe nel veder risolto alfine il tormento sofferto da vivo, nel sentirsi spesso mal giudicato e incompreso, nel constatare realizzato il sogno di suo padre, d'aver cioè dato al mondo un grande consolatore.

All'indomani della morte del Pascoli, Gabriele D'Annunzio, nella pienezza della virilità e dell'ingegno, lanciava agli Italiani il vaticinio: « *Allorchè si rivedranno i numeri della nostra poesia, l'Italia si accorgerà di non aver avuto, dopo il Petrarca, un più grande poeta* ».

Di proposito non ho accennato, fra gli scritti di questi ultimi due anni, al-

l'opera più recente e completa, quella di Ettore Cozzani, della quale è uscito in queste ultime settimane il primo volume. Nell'intento dello scrittore, che del Pascoli fu allievo, ogni aspetto dell'uomo e del Poeta sarà via via studiato e reso evidente. Se il poeta cosmico, il poeta civile e il poeta sociale sono considerati nel primo volume, quelli che seguiranno ci porteranno di fronte al poeta della morte, del mistero, dell'amore, dei miti, al poeta latino, all'educatore e, da ultimo, alla sua grande esegesi dantesca.

Opera, quindi, di amorosa e profonda fatica, non peranco tentata e il cui inizio costituisce certo la migliore celebrazione di questo primo venticinquennio dal giorno in cui il grande Poeta chiudeva la vita, dicendo agli amici dolergli di dover portare con sè quel molto che avrebbe voluto ancora dire. Ed io ricordo quel suo gesto accorato, col quale, alla vigilia della morte, toccandosi la fronte, pareva pacificare il tumulto delle ispirazioni di cui il cervello e l'anima di Lui erano pervasi.

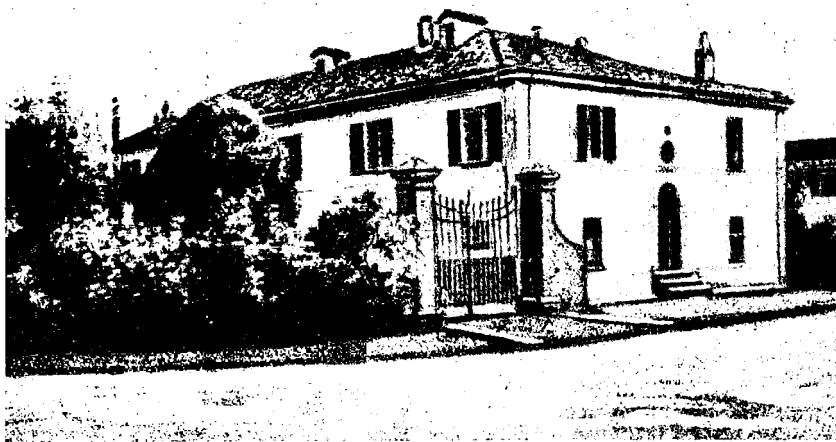
Il prof. Pietrobono, in occasione d'una polemica che amareggiò gli ultimi anni del Nostro, ebbe a dire che ogni qualvolta il Poeta gli era parso involuto od oscuro, aveva dovuto convincersi, meglio studiandolo, che il torto non era del Poeta, ma suo. Spesso il Pascoli affermò che egli, come l'ostrica perlifera, s'ingegnava a nascondere la perla, affinchè il lettore divenisse suo collaboratore, scoprendola: giuoco d'ombre e di penombre condotto con arte delicata e sottile, che ad opera dei commentatori va portando in primo piano poesie le quali erano state soverchiate da altre di comprensione più facile ed immediata. Perciò lo sforzo del Cozzani di dare ad ogni lirica una interpretazione che ne penetri l'intimo pensiero, è e sarà immensamente utile.

Ho voluto premettere tutto ciò sull'opera del Cozzani, perchè essa mi ha dato — e sono sicuro d'interpretare anche il desiderio di Maria Pascoli — la spinta a scendere su un terreno meno astratto, per liberare la memoria dell'uomo in ciò che riguarda la sua vita terrena, da affermazioni che una cronaca frettolosa e spesso di fantasia minaccia di far passare alla storia. Non faccio di esse appunto al Cozzani che le ha in buona fede raccolte. La mancanza di una

LA STATUA CHE LEONARDO BISTOLFI ESEGUÌ PER LA TOMBA DEL PASCOLI, MA NON POTE' TRADURRE NEL MARMO.

tempestiva rettifica — che non sarebbe stata facile, dato che le dicerie, come le macchie d'olio, col tempo maggiormente s'approfondiscono ed allargano — ha fatto cadere anche il Cozzani in qualche errore, ch'egli per primo sarà lieto di vedere corretto.

L'assassinio di Ruggero Pascoli, che tanto influì sull'animo del figlio Poeta, il quale non poteva certo scordare le tragiche conseguenze che esso ebbe per la famiglia, non si ripercosse soltanto sulla sua arte, ma a causa dell'impenetrabile mistero, esercitò la fantasia dei giornali, sovrattutto quando la fama di Giovanni e gli accenni frequenti che egli fece al misfatto nella sua poesia ne richiamarono il ricordo, che altrimenti sarebbe stato dimenticato.

Così il Cozzani raccoglie varie dicerie: quella che tutti gli anni, il 10 agosto, anniversario dell'uccisione di Rugge-

LA CASA DI SAN MAURO OVE NACQUE GIOVANNI PASCOLI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

ro Pascoli, il figlio mandasse un biglietto da visita all'uomo che riteneva l'assassino; quella che una volta, recatosi a Bologna per tenere un discorso e avendo saputo della presenza dell'uccisore in città, se ne ripartisse senza tenere il discorso, come per lanciare un'aperta maledizione; e quella, infine, che a ventiquattro giorni dalla morte, accusasse l'assassino con una lettera al Marchese Ferdinando Guiccioli.

Ora nessuna delle tre circostanze risponde a verità. Maria Pascoli, da me interpellata, afferma che le prime due rappresenterebbero comportamenti di cui Giovanni Pascoli sarebbe stato incapace, perchè contrarî alla sua serietà e al suo temperamento; e quanto alla terza, ha voluto inviarmi copia della lettera al Guiccioli, che porta la data del 10 marzo 1912, e cioè di ventisette giorni prima della fine. L'unico punto che in essa concerne il delitto è il seguente:

« *Ruggero Pascoli si accasò a San Mauro: vi ebbe molti figli, tra i quali noi due. Tragicamente morì assassinato nella strada maestra, non si sa da chi, non si sa perchè. La voce pubblica trovò il perchè nella bramosia di succedergli e diventare ricco, dove a lui bastava rimanere galantuomo; il perchè preso a pretesto fu forse l'aver egli aderito a Cavour e al partito nazionale. Il fatto si è che il 10 agosto del 1867 rimasero abbandonati nel mondo otto orfani, dei quali la maggiore (Margherita!) non aveva diciassette anni e morì l'anno dopo, precedendo di un mese la madre affranta dal dolore. Così di morte in morte, io che era il quarto sono diventato il primo, e Maria è restata quella che era: l'ultima, creata forse a consolare nelle tante traversie e sventure, a confortare e animare nei tanti scoraggiamenti il suo fratello, che ella ama e che egli ama unicamente. Così ci facciamo compagnia, primo ed ultima, finchè non venga il giorno della pace* »

Lettera questa, come ognun vede, quanto mai serena.

Mi si consenta qui un personale ricordo, per meglio lumeggiare il sentimento del Pascoli. Un giorno, recatomi a trovarlo, portai casualmente con me un giornale, in cui era un sonetto a lui dedicato; esaltando la sua bontà, si diceva, nella lirica, ch'egli aveva trovato il perdono anche per l'assassino del padre.

Pascoli buttò il giornale e, rabbuiato in viso, scuotendo la testa leonina con quel moto brusco che ne rivelava la fierezza, si mise a passeggiare concitato, gridando — *Io non ho perdonato a nessuno.*

Maria Pascoli mi assolva se da una sua lettera io tolgo un brano, il quale, meglio di ogni mia parola e con maggiore autorevolezza, dice quello che fu l'atteggiamento morale del Pascoli di fronte al misfatto: « *I sospetti su un tale v'erano perchè accusato dalla voce pubblica, ma Giovannino se ne stette sempre al suo posto, non potendo giovarsi di un sospetto che la «voce pubblica» non avrebbe mai confermato. Egli avrebbe voluto, sì, che gli assassini venissero scoperti, ma solo per rivendicare la memoria di suo padre. Credo, peraltro, che l'abbia rivendicata da sè, con l'opera sua e la sua vita* ».

Son certo che l'amico Cozzani per il primo sarà lieto che una menda dell'amorosa sua opera abbia offerto occasione a chi fu più vicino a Giovanni Pascoli di ristabilire finalmente la verità di fronte alla leggenda.

Un'altra diceria, che però non riguarda il Cozzani, ha non poco addolorato gli amici di *Zvanì*, tanto più che contro di essa non sono valse le smentite.

Allorchè il Pascoli morì di un insidioso male al fegato, si volle cercarne la causa nell'abuso del bere. Il Pascoli, uomo dai semplici costumi, di forte razza romagnola, non dispregiava « *il vin di un anno con il pan d'un giorno* ». La sua vigna era oggetto di cure amorevoli e nulla gli

era più caro, allorchè qualche amico o conoscente giungeva alla sua bicocca di Caprona, di sturare una bottiglia. Pane e vino fatti in casa. L'amico suo Alfredo Caselli gli aveva donato i turaccioli, portanti, impressa a fuoco, la sua firma autografa. Ed egli, da quel gran fanciullone che era, s'inorgogliva nel sentir elogiare i suoi prodotti enologici. Un bicchier di vino a tempo e luogo gli piaceva. Ma chi può dire d'averlo mai veduto passare i limiti oltre ai quali si profila, non dirò l'ubriachezza, ma neppure l'ebbrezza? Eppure la diceria ebbe credito, e in un libro di recente pubblicato per magnificare il vino e i suoi cantori, ho letto di un Pascoli che, se cantava bene, allorchè scriveva a Giacinto Stiavelli: *Ha tre, Giacinto, grappoli la vite. — Bevi del primo il limpido piacere; — bevi dell'altro l'oblio breve e mite; — e... più non bere* — razzolava male, perchè « spesso passava il famoso limite, ed allora diventava taciturno e cupo, e guai a chi osava avvicinarlo ».

Dove mai l'autore ha intravisto codesto Pascoli, io non so. Ma siamo nel campo sconfinato della fantasia! Il Pascoli, se vivo, avrebbe potuto consolarsi ricordando che la stessa sorte era toccata al suo maestro Giosue Carducci. A smentire questa leggenda basterebbe l'opera pascoliana. Pochi, in una esistenza così prematuramente troncata, hanno lavorato quanto lui. La sua opera — poesia, studi danteschi, orazioni, libri scolastici — forma un'intera biblioteca. Ciò che più meraviglia è ch'Egli abbia saputo compierla malgrado le fatiche dell'insegnamento in ginnasi, licei, università; insegnamento da Lui esercitato con assiduità tanto cosciente. Il terzo grappolo, dal quale più non si deve bere, « *chè sonno è* », Egli non lo conobbe certo nella sua veglia infaticata e paziente!

LO STUDIO DEL POETA A CASTELVECCHIO PASCOLI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

Ma se questo non bastasse, v'è pure una testimonianza che vale più di tutte le induzioni: quella del suo medico curante, l'amico e conterraneo prof. Severo Bianchini, che da vivo ebbe più volte a smentirla. Ciò che fiaccò la fibra di Giovanni Pascoli fu la vita sedentaria di lavoratore indefesso, fu l'esistenza così duramente combattuta, fu la tormentosa sensibilità dell'anima in cui, sono parole del D'Annunzio, come in nessun'altra

L'ENTRATA ALL'EREMO DEL PASCOLI A CASTELVECCHIO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

GIOVANNI PASCOLI E GIACOMO PUCCINI. (*Fot. A. Caselli*)

« *il gorgo della malinconia umana si aperse in tanta profondità* », trovando « *la potenza di trascendere limiti che parevano insuperabili nel mondo ideale* ».

Ma per troppa gente la materia ha maggior valore dello spirito e troppi sono felici se possono gettare sullo spirito, nel suo sforzo di elevazione, il carico della greve zavorra delle debolezze umane.

E' nota la scarsa resistenza opposta dal pubblico a ciò che può diminuire una fama. Cosicchè non è da meravigliarsi se scrittori animati da sentimenti benevoli e d'indubbia buona fede facciano proprî certi errori e se li tramandino.

Se ne vuole un esempio? Allorchè il Pascoli salì ad occupare la cattedra di Giosue Carducci, vi fu chi disse che a Bologna, in una riunione di internazionalisti, nei giorni successivi all'attentato di Passanante contro Re Umberto, il Pascoli aveva letta un'ode in cui si inneggiava all'atto nefando.

La circostanza fu allora smentita dal Poeta Luigi Siciliani; ma non per ciò fu messa a dormire. Alcuni anni dopo, il Turolla, nel suo bel libro sul Pascoli, la riprese. Di una nuova smentita particolareggiata, per desiderio della sorella Maria, io dovetti incaricarmi. Ebbene, appena due anni dopo, sullo stesso giornale, uno scrittore del quale è pur nota la diligenza, Antonio Baldini, raccoglieva, in buona fede, la stessa menzogna.

Vediamo, poichè mi sono assunto questa non grata, ma pur doverosa, parte di censore al servizio della verità, come andarono realmente le cose.

Nella sua giovinezza il Pascoli, spirito allora irrequieto, nella cui anima fermentavano lieviti d'idealità e di passione, che non avevano ancora trovato la loro via, fu internazionalista. Lo fu con sincerità, come lo prova il carcere da lui sofferto.

Nel 1878, il Pascoli fu chiamato a presiedere una riunione di socialisti e di repubblicani. Durante la discussione giunse alla presidenza un foglio, con invito di darne lettura. Il Pascoli lesse. Si trattava di versi, nei quali un originale, assai noto allora a Bologna quale disinvolto ma non valente poeta estemporaneo, magnificava il recente atto di Passanante. Il Pascoli lesse, dapprima ignaro, poi con crescente turbamento, sino che, alla fine, com'egli stesso ebbe a dichiarare, lacerò con ira lo scritto e parlò per affermare la santità della vita umana per tutti, « *il grande, il ricco e il forte — re, plebe* ». I sentimenti provati allora il Poeta trasfuse più tardi nell'ode stupenda « *Nel carcere di Ginevra* ».

Ma a negare la verità di quella versione stanno anche tre fatti. Primo, che dell'ode incriminata non si trovò mai chi ricordasse un solo verso. Secondo, che nessuno dei superstiti di quel tempo contestò la mia smentita. Terzo, che mai il Pascoli ebbe a leggere in pubblico, per un ritegno che è pure documento della sua squisita sensibilità, una propria poesia. Come mai egli, il Poeta dell'amore e della pietà, il figlio d'un assassinato, avrebbe fatto quell'unica eccezione per inneggiare a un delitto e a un delinquente?

Un ultimo rilievo. Recentemente un giornale muoveva al Pascoli un altro appunto:

quello di essere stato massone. Non so come sia nata questa curiosa idea: certo si è che essa risulta estremamente offensiva, non tanto per la persona, quanto per l'arte del Pascoli. Voglio dire che il fatto di essere massone non avrebbe avuto per un Romagnolo lo stesso significato che per un Piemontese. Negli antichi Stati della Chiesa la massoneria si diffuse nelle generazioni passate così da identificarsi col patriottismo, per tradizione familiare, per ragioni d'ambiente. Dal 1895, la massoneria, già diventata per moltissimi abitudine formale, decadde e le nuove generazioni la ripudiarono. Ma per il Pascoli c'era dell'altro. Il fatto stesso d'aver appartenuto da giovane all'Internazionale, lo poneva appunto fra quanti, specialmente in Romagna, combattevano la vecchia congrega. Ed io posso aggiungere che egli la odiò, durante tutta la vita, con ogni forza dell'animo suo.

E' ozioso discutere ciò in linea di fatto, allorchè lo stesso scrittore che raccoglie il sospetto di una persistente aura massonica avvolgente l'anima del Poeta, riconosce infine che tutta la sua opera è pervasa da un profondo spirito cristiano. I richiami e le citazioni, infatti, per dimostrare i suoi sentimenti cristiani, sarebbero tanti, da rendere l'assunto superfluo. E fra gli amici e gli ammiratori del Pascoli vi furono e rimangono sacerdoti i quali più autorevolmente di me potrebbero dire vana l'accusa. Da Padre Teodosio di San Detole, la cui corrispondenza col Pascoli fu illustrata da un altro prete, il Padre Sarri, a

LA CAPPELLINA OV'E' SEPOLTO IL POETA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

LA « REGOLA » CHE IL PASCOLI PORTAVA SEMPRE CON SE'. IL PENNINO E' QUELLO CHE GLI SERVÌ PER SCRIVERE « PAOLO UCCELLO ».

« MARIA SOROR ». (1934-XIII)

Luigi Pietrobono, rettore del *Galileo* di Roma, all' indimenticabile Padre Pistelli, al Cardinale Maffi, per non citare che i più noti. Di essi si rese interprete un umile parroco — quello di Castelvecchio Pascoli — che col Pascoli ebbe tanti anni di effettiva dimestichezza, affrettandosi a scrivere al giornale non essere vera la massoneria del Pascoli, e riferendo, fra l'altro, il seguente episodio:

« Un giorno, mentre parlavo col carissimo indimenticabile Poeta, egli ebbe a dirmi: — *Si ricordi, Rettore, che io non arriverò mai alla gloria, perchè ho nemica la massoneria!* ».

Ed altre smentite non mancarono. Ricordo questa: vi fu chi ne *L'Osservatore Romano* ebbe a riferire queste parole di Maria Pascoli: « *Giovannino credeva. Le ore più belle per lui erano quelle passate sulle pagine del Vangelo. Mi disse poco prima di morire che avrebbe tradotto gran parte dell'innologia cristiana per gli umili...* ».

La verità è che se il Pascoli non fu un professante in privato, per quel riserbo di cui circondava ogni suo atto, per un bisogno di armonizzarlo col suo mondo interiore, fu un vero poeta cristiano, e non soltanto rispettò la religiosità altrui, ma l'esaltò come una grande aspirazione e una grandissima gioia.

Fra gli opuscoli suoi ve ne è uno, conosciuto da pochi: *La Messa d'oro*. Era il 1905: Mons. Bonomelli, l'illustre vescovo di Cremona, la celebrava in quei giorni. E il Pascoli, che neppur lo conosceva, spontaneamente, nel Teatro Verdi di Pisa, pronunciava un discorso di celebrazione. Un altro prelato illustre vi assisteva: il Cardinale Maffi. Quale maggiore esaltazione di rito si potrebbe volere? Per trovare qualcosa che le assomigli bisognerebbe ricercare le migliori pagine dell'*Oblat* e della *Cathédrale* dell'Huysmans, con meno estetismo di forma e più religiosità sostanziale.

E dopo ciò, come si può presumere che, per solo rispetto umano, un simile uomo non abbia chiamato il sacerdote al suo letto di morte? Lo si vuole — proprio in quell'ora! — non soltanto schiavo di un meschino pregiudizio, ma vittima di oscuri maneggi?

E per qual fine ottenebrare con nubi di dubbio un'opera così splendente di francescana bontà? Quello che fu il tormento di un'alta coscienza desiderosa di fede, ce lo ha detto il Federzoni riferendo i colloqui da lui avuti col Poeta. Di fronte a tutto ciò, gli incidenti avvenuti durante la sua agonia e ai suoi funerali diventano pettegolezzi trascurabili.

Noi, che in quegli ultimi giorni, in quelle ultime ore, fummo nella sua casa, vicini alle sorelle credenti, possiamo ben dire che neppure allora l'aura massonica aleggiò su quell'anima grande e tanto meno esercitò estranee influenze. Potrei precisare fatti e circostanze di quelle ore tremende, in cui la casa del Poeta — che per due giorni fu in istato di coma —, era aperta a tutti; ma a che gioverebbe?

La morte entrò pia, pura e solenne a baciare la fronte serena di quello che fu un divino fanciullo.

E che vale se, Lui morto, intervennero ai funerali — non invitati e non desiderati — labari massonici ed anarchici, quando la nuda croce che Egli volle lo accompagnasse nell'ultimo viaggio, portata da un umile frate dell'Osservanza, fu il suggello d'una limpida vita e d'una altissima fede?

A. G. BIANCHI

SEGNI GLORIOSI DI ROMA IMPERIALE

LA SINGOLARE RAFFIGURAZIONE DI ROMA E DI AQUILEIA.

Il Foro di Aquileia

Una ferrovia solitaria e, in questi mesi invernali, per lo più silenziosa; di fronte, alcune case e stalle; sui lati minori, un orticello con qualche pianta stecchita e, al di là di un fossato, i tralci rugginosi di un vigneto: ecco la cornice che inquadra oggi la piazza maggiore dell'antica Aquileia. Contrasto più stridente non si potrebbe immaginare, invero, tra il grande passato e l'umile presente. Qui le colonne solenni di maestà, e l'ampio lastricato, lì la miseria di rustici cortili coi loro pollai e porcili; qui per la mente, che commossa rievoca, un accalcarsi di magistrati e di cittadini, di mercanti e di soldati, lì le oche che schiamazzano a gara, quasi a protestare, non appena qualcuno si viene aggirando sulla platea del Foro, come se invadesse un loro dominio assoluto. E nel resto, tutt'all'ingiro, un silenzio che incombe grave e triste e schiaccia sotto il cumulo dei ricordi e delle vicende che annientarono il potente baluardo d'Italia, l'emporio opulento dell'alto Adriatico. Sì, qui *sunt lacrimae rerum*, e lo sentì il poeta del « Saluto Italico » che, nella piena dell'amarezza accorata, esclamava: « E' pianto d'Aquileia su per le solitudini ». Ma lo sguardo che, risollevato il capo, abbraccia l'immensa distesa della terra opima, si rasserena nella certezza gaudiosa che le feconde opere dei campi ed il rinato amore per i monumenti improntéranno di sè, d'ora in avanti, la vita di Aquileia, avviata a novella rinascita.

Non è d'ogni giorno, nemmeno nell'Italia nostra, così ricca di mirabili rivelazioni archeologiche, la scoperta del Foro di una grande città romana. Indi l'esultanza con cui fu salutata la riapparizione delle vestigia del Foro dell'antica Aquileia. La superficie scoperta, di circa mille metri quadrati, serba ancora buona parte del suo lastricato marmoreo e calcareo; una congerie, poi, di tronchi di colonne di pietra, spesso infranti e vôlti nello stesso verso a indicare il crollo simultaneo causato, penso, da un terremoto, formavano già il portico di levante, che s'allineava fra la platea del Foro, di tre gradini più bassa del portico, e le lussuose botteghe che su di esso s'affacciavano. I pezzi dei singoli fusti, per quanto sbocconcellati e frantumati, sono stati riuniti con lavoro attento e paziente a ricomporre le colonne, che si susseguivano a poco più di due metri l'u-

LO SCAVO DEL FORO DI AQUILEIA. (*Arch. Fot. T. C. I.*)

na dall'altra. Reggevano capitelli compositi, di lavoro non minutamente finito, ma di forte plasticità e di effetto pittorico nel giuoco delle luci e delle ombre. Insieme con la base, le colonne raggiungono quasi l'altezza di sette metri. Parecchie sono già in piedi, risorte a nuova vita, a proclamare ancora la gloria di Roma in questa Aquileia, dove dai ricordi di Cesare e d'Augusto ai mosaici del vescovo Teodoro, dalla Basilica di schietto accento latino alla tomba dei Militi Ignoti, tutto attesta ed esalta la Madre immortale.

Risulta dai sondaggi eseguiti che un'area di oltre duemila metri quadrati, occultata oggi da casupole, da orti e da una pubblica via, attende di essere esplorata con la certezza di proficui ritrovamenti da riferire al Foro, che pare misurasse metri 120×60 circa. E il cuore pregusta la gioia delle nuove scoperte.

Sin qui, tanto lo scavo che il restauro sono dovuti alla benemerita Associazione Nazionale per Aquileia, che si onora della Presidenza del Conte Volpi; ma a recare a compimento l'indagine archeologica e a dare al Foro la sistemazione conveniente, necessita l'intervento del Governo Fascista. Nè esso può mancare. Risonanza profonda, infatti, ha il nome di Aquileia nella storia e nella passione d'Italia e i segni di Roma, che qui, sul limitare di nostra gente, tornano in luce, hanno per i connazionali e per gli stranieri una voce veramente viva. Qui il monumento non è solo ricordo, esso è anche monito che si trasfonde nell'ora presente e si protende verso il futuro.

L'immagine di Roma e di Aquileia

Un'altra scoperta originalissima è scaturita dal suolo archeologico di Aquileia. In un torrione delle opere tardoromane era murato, insieme con altre spoglie, anche un marmo iscritto, che rendeva grazie alla triade Capitolina e a Marte per la vittoria di Roma su Massimino il Trace. Questi, nel 238 d. Cr., aveva stretto d'assedio la fortezza di Aquileia, risoluto ad aprirsi così la strada verso l'interno d'Italia; e invece vi aveva trovato la morte, chè i suoi stessi soldati, stanchi del lungo e inutile assedio, lo avevano ucciso sotto le mura di Aquileia. La manifesta importanza storica della lapide m'indusse, tempo fa, a trarla dal suo indegno rifugio e fu così che uno dei fianchi, integro ancora nella sua decorazione scultorea, ci rivelò una scena inaspettata, originalissima. Una donna d'aspetto matronale siede in trono con scettro nella sinistra e corona di torri sul capo,

IL CASTELLO « AD PIRUM » RICOSTRUITO, VISTO DA EST. *(Da un disegno del 1863)*

mentre stende la destra in corrispondenza delle mani aperte e protese d'una giovanetta che è in ginocchio davanti a lei. Questa reca pure in testa la corona cinta di torri, al di sopra della quale si libra un'aquila che dà il nome alla figura. E' Aquileia che, nel frangente dell'assedio, si volge per soccorso alla Madre, la quale benignamente le assicura il suo aiuto.

Qui per la prima volta nell'arte figurativa romana appare personificata Aquileia, che secondo l'etimologia corrente nell'antichità, ed anche nei tempi nostri, sino a qualche decennio fa, si credeva derivasse il suo nome dall'aquila. L'imperatore Giuliano ricorda, infatti, in un'orazione che Aquileia avrebbe tratto il nome da un'aquila, la quale, volando nel cielo, indicò ai fondatori l'ubicazione da prescegliere per la nuova colonia latina. La leggenda collega così Aquileia con Roma nel suo evidente parallelismo con quella degli avvoltoi romulei, che avevano segnato un dì, sul colle fatale, le auguste origini dell'Urbe.

Ma se la giovanetta genuflessa è Aquileia, la donna troneggiante è naturalmente Roma. Più spesso, è vero, Roma viene raffigurata quale dea guerriera, in armi, nell'aspetto di Pallade Atena o di un'Amazzone, ma anche il tipo « cibelico » con scettro e corona turrita, come appunto nel marmo di Aquileia, non è ignoto all'arte. Se quello esprime la potenza conquistatrice, la virtù militare, questo rende Roma quale dea serenamente dominatrice.

Il gesto di Roma, dove l'imposizione della destra significa la protezione largita dalla divinità alla città che si pone sotto il suo patrocinio, si spiega coll'atteggiamento di profonda umiltà di Aquileia, che trova dei paralleli, non identici, solo nelle figurazioni di provincie soggette a Roma, di prigionieri che implorano la grazia del vincitore. Senza indagare qui se la condizione di supplice data ad Aquileia fosse giustificata o no — rammento solo che nel citato assedio la città si difese essenzialmente da sè con le sue proprie forze — consideriamo la rappresentazione, invece, nella sua caratteristica singolarità. Qui è l'aquila che con immediata evidenza simboleggia Aquileia. Ma le raffigurazioni di città che s'ispirano al nome delle stesse, più che rare, possono dirsi uniche. Esistono bensì immagini di città romane — all'infuori di Roma e di Costantinopoli, che sono le più frequenti e le più note — nel tipo generico della Tyche-Fortuna, con gli attributi del timone, del corno dell'abbondanza, delle spighe o d'altro ancora, attributi che le fanno appunto dispensatrici di ogni bene alla

IL VALLO ROMANO A NORD DELLA CITTA' DI FIUME. (*Arch. Fot. T. C. I.*)

IL VALLO A NORD DI FIUME, CON RESTI DEL CAMMINO DI RONDA (?). NELLO SFONDO, LE CASE DI SUSSAK. (*Arch. Fot. T. C. I.*)

città simboleggiata, e che tuttavia abbisognano del nome ascritto o di altra aggiunta particolare, come un fiume, per essere individuate, ma raffigurazioni desunte dal nome della città che si rappresenta non se se s'incontrano altre nel mondo romano.

E invero le denominazioni delle città di Roma o sono costituite da formazioni d'età preromana, provviste di veste e desinenza latina, come *Mediolanum, Bononia* e altre innumeri, o si spiegano col nome del loro fondatore, per cui si ha, ad esempio, *Forum Livi* (Forlì), *Forum Iuli* (Cividale-Friuli), mentre una terza categoria, non numerosa, abbraccia nomi augurali, come *Concordia, Faventia* (Faenza). Ora i nomi dei due maggiori gruppi qui cennati è intuitivo che mal si prestavano a fornire lo spunto per una figura dai contrassegni precisi. E ciò varrebbe, si noti bene, anche per Aquileia, che analogamente ad altri abitati preromani sorti sulle sponde di fiumi, è la città dell'*Aquilis,* corso d'acqua del Friuli, se non fosse stata messa in rapporto già dall'imperatore della romanità tramontante, per una falsa etimologia, con l'aquila. Indi la singolarità della rappresentazione che difficilmente, per quanto ho esposto, troverà paralleli e che accresce il pregio e il valore della fortunata scoperta che ci ha colmati di giusta gioia. L'aquila, infatti, dai tempi di Roma ai patriarchi, da quel-

IL RESTAURO DELLE COLONNE DEL FORO DI AQUILEIA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

li del servaggio ai giorni della compiuta redenzione, fu sempre l'arma, il simbolo di Aquileia. « Luce a te, pertanto, aquila di Aquileia ».

Il vallo delle Alpi Giulie

Piace incominciare additando ad esempio i Comuni delle Città di Fiume e di Trieste e le Amministrazioni Provinciali di Trieste e di Gorizia, che con nobilissimi sensi erogarono la somma di L. 100.000 a restaurare il vallo romano, le cui vestigia appaiono superstiti ancora in questa « terra cui Giulio il nome diede ». Con ciò essi intesero solennizzare in degno modo il bimillenario di Augusto, che è e vuole essere glorificazione di tutta la romanità imperiale.

Era il vallo un insieme di opere militari erette da Roma non solo nelle provincie, alle frontiere dell'Impero, ad arginare e infrangere le scorrerie barbariche, ma anche alle porte d'Italia, al confine nord-orientale, là dove la natura non avesse sufficientemente provveduto coi propri mezzi a guarnire le difese. E così il vallo sussiste a nord di Fiume sulle alture del Calvario e di S.ta Caterina, poi nelle gole di Clana nella zona del Nevoso e infine « *in Alpe Iulia* », dove la triplice linea di sbarramento manifesta in chiaro modo la minaccia rappresentata da questo varco, il più basso della regione, che fu in ogni tempo, come nessun altro, la *via barbarorum*.

LA LINEA DEL VALLO A SELVA DEL PERO CON L'INGRESSO AL CASTELLO E PARTE DEL MURO EST-OVEST. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

Presso la città di Fiume il vallo compone una unica muraglia, grossa poco più di un metro e mezzo, che sale fin là dove la montagna strapiombante costituisce di per sè una difesa efficace, un baluardo non espugnabile. E' stato restaurato per oltre cinquecento metri nell'estate scorsa dalla Soprintendenza di Trieste, che curò l'esecuzione dei lavori anche a Selva del Pero. E così gli umili avanzi, liberati ormai da radici, sterpi ed erbacce che li serravano, soffocavano e occultavano, sfideranno ancora i secoli e ricorderanno Roma immortale. Suggestivo è il profilarsi di questa cortina muraria, che spicca nettamente fra il verde della boscaglia che riveste il monte, ma più grandioso è l'aspetto che il vallo offre a Selva del Pero.

E' questa l'antica stazione *ad Pirum,* distante una cinquantina di chilometri da Gorizia e venti da Aidussina, che era l'accampamento stabile — *Castra* — per le truppe destinate a presidiare il vallo. La località oggi è isolata fra i boschi, non lungi dal confine iugoslavo. Ma prima del restauro non era facile cogliere, a Selva del Pero, sotto certe gobbe del terreno ammantato del fitto vello silvano e folto di alti tronchi, il delinearsi del vallo, anche per l'ormai esigua elevazione delle opere murarie che non raggiungono i due metri. Oggi il mutamento ivi compiutosi, grazie al restauro, è grande e dà subito nell'occhio. Chi capita a passare per la strada che segue il percorso dell'antica, guardata già da un torrione, ma più incassata di allora, si arresta commosso. Tratti di muro massiccio, dello spessore di oltre due metri e mezzo, partendo dal torrione che stava a cavaliere della strada, seguono a nord e a sud l'alterno andamento della montagna, onde ora tendono verso la sua sommità, ora ne scendono fino al fondo. E così, se qui valgono a impedire che l'invasore potesse aggirare le posizioni apprestate a difesa, là essi consentono allo sguardo di spaziare sul-

l'ampia distesa a levante, coi suoi monti tanto più bassi, rendendo impossibile ogni sorpresa.

A tergo, poi, di questo solidissimo muro, a nord della strada, si innalza un ampio castello irrobustito da torrioni agli angoli e anche nel mezzo della fronte vôlta verso la via. Nella sua posizione dominante, che sovrasta ogni altra, il fortilizio doveva riuscire per quei tempi imprendibile, se non vi fossero mancati i difensori. E questa è la tragedia di Roma, di non aver avuto nel suo occaso chi la difendesse con fede e con valore, e ciò per essere stati gli Italici da lunga pezza disavvezzi al maneggio e alla disciplina delle armi: errore che fu terribilmente scontato. Ma torniamo al vallo.

A Selva del Pero sono state consolidate egregiamente alcune centinaia di metri del vallo, che però si sviluppa, sempre in pessimo stato di conservazione, fra i boschi, per più chilometri, onde cospicui mezzi si richiedono a condurre a compimento l'opera di restauro. Un'idea delle difficoltà incontrate e superate *ad Pirum* si può formare chi consideri come in quella località isolata, montana e silvestre, necessiti trasportare i materiali da lavoro, compresa talvolta l'acqua stessa, da distanze notevoli. Aggiungi che sul vallo il bosco s'è impostato sovrano, così da crescervi rigogliosissimo sfruttando quel po' di terriccio raccoltosi attraverso i secoli fra le pietre della struttura. Non si riesce a descrivere il danno causato dalle piante con le loro radici, che invasero la massa muraria per ogni verso, sino a sgretolarla e spesso anche a dissolverla.

Una buona cooperazione, e lo ricordo con grato animo, la Sopraintendenza la ebbe dal maggior proprietario del bosco di questa zona, il signor Antonio Rizzatto, Podestà di Aidussina, che curò prontamente e a sue spese l'abbattimento delle piante che sorgevano sulla linea dei muri. Tuttavia, il lavoro occorso poi a togliere e a strappare le radici e le barbe infinite penetrate profondamente nella muratura, a eliminare la terra infiltratasi fra sasso e sasso fin nelle fondazioni, a consolidare con grassa malta le pietre, anch'esse una ad una, poichè prive di coesione tra loro per essere la calcina scomparsa sino all'ultimo filo, è tornato dispendiosissimo. Si dovette, inoltre, assicurare con congrue pendenze il rapido e facile scolo delle acque piovane, già stagnanti sopra o lungo i muri, come anche quello del disgelo delle nevi, qui abbondanti. Siamo, infatti, all'altitudine di quasi mille metri.

A Selva del Pero capitano non di rado a passare, oltre ai montanari coi loro pesanti carichi di legno, alti ufficiali che oggi sostano ammirati ed esprimono il loro vivo plauso nel vedere messa magnificamente in valore una delle più suggestive difese create nel tardo Impero a infrenare le invasioni.

E la scritta nobilissima « *Roma redit per itinera vetera* », qui voluta dalla Brigata Ferrara nel novembre della nostra Vittoria, allorchè essa rifece per prima, dopo secoli e secoli, il cammino delle legioni di Roma, ci esalta e commuove. Le parole solenni s'imprimono nel fondo del cuore al cospetto degli augusti segni, nella verità del ricorso storico ch'esse celebrano e insieme nell'ammaestramento che infatti includono. L'elaborazione dell'avvenire — come fu ben detto — si nutre della conoscenza del passato.

GIOVANNI BRUSIN

(Fot. della R. Soprint. alle Antichità)

LA LINEA DEL VALLO A SELVA DEL PERO COL BOSCO CRESCIUTOVI SOPRA IN PARTE GIA' TAGLIATO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

IL CASTELLO DI TRIPOLI

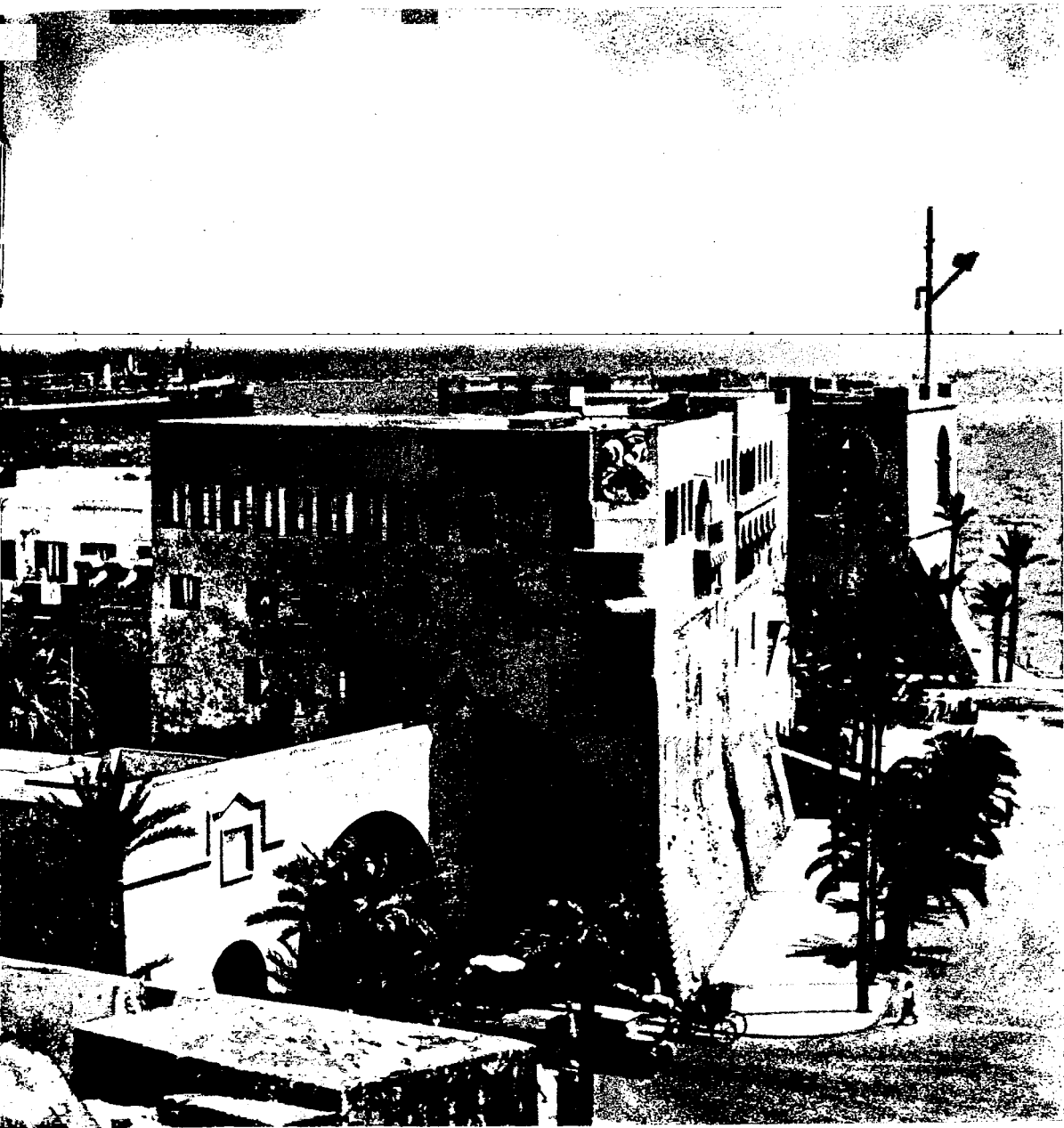
Chi arriva per la prima volta a Tripoli e, nell'attesa impaziente dell'attracco, gira lo sguardo intorno per abbracciare il paesaggio incantevole, che profila nel cielo fosforescente l'esilità dei minareti, il candore delle cupole e la folla delle palme dondolanti, ha un attimo di sosta, quasi per riposare l'occhio dinanzi a tanto bagliore; e si avvede che su di uno sperone roccioso, che si insinua nella placidità del porto, s'erge un bastione turrito: è il bastione di San Giacomo, che protende sul mare l'ala orientale del Castello di Tripoli (1).

La città — con l'interesse folcloristico de' suoi quartieri arabi ed ebrei — orientandosi modernamente, ha provveduto perchè si curasse in modo particolare il magnifico monumento, che sembra racchiudere tra le sue mura il ricordo di tutte le vicende secolari di questa terra d'Africa. Veramente, l'opera di assestamento fu lunga e paziente; infatti, il Castello si era andato, con gli anni, incrostando di soprastrutture, che ne avevano cancellato la forma genuina. Ma l'attenta e diligente opera della Soprintendenza ai Monumenti (con animo commosso ricordiamo la bella figura dell'archeologo Giacomo Guidi, recentemente scomparso), illuminata dalle sagaci direttive di S. E. il Governatore Maresciallo Italo Balbo, ha potuto ridonarci il Castello di Tripoli nel suo aspetto migliore, non alterato o contraffatto da interpretazioni temerarie.

La storia architettonica dell'edifizio prima della dominazione spagnola — che data dagli inizi del secolo XVI — non può essere ricostruita che per intuizione, attraverso pochi dati e brevi relazioni rimasteci. E' certo che la sua posizione favorevole dovette essere sfruttata dai Romani e dai Bizantini, che da quel punto strategico dominavano facilmente il mare, la città e le campagne circostanti.

La lunga dominazione araba fu interrotta da tre brevi periodi, in cui potè sventolare sui bastioni la bandiera della Cristianità: l'occupazione dei Normanni, insediatisi nel Castello nel 1146; quella degli Spagnoli, dovuta a Ferdinando il Cattolico, nel 1510; e infine quella dei Cavalieri Gerosolimitani, i quali, sopraffatti dalle armi di Sinán Pascià, ammiraglio del Sultano Solimano, dovettero capitolare nel 1551. Brevi, come ripeto, i periodi della Cristianità, ma non inutili: e sufficienti, ad ogni modo, per soddisfare la nostra curiosità sulla struttura intima del Castello, per le tracce che in esso lasciarono. E su queste tracce, negli anni 1922-23 e 1934-35 ebbe-

IL CASTELLO DI TRIPOLI VISTO DAL CORSO VITTORIO EMANUELE.

(1) Si veda la bella ed esauriente pubblicazione di G. Guidi: *Il Castello di Tripoli* (Ed. Cacopardo, Tripoli).

(Fot. R. Soprintendenza ai Monumenti e Scavi della Libia)

ro luogo i restauri, condotti con criterio moderno e con fedeltà scrupolosa.

Del dominio arabo abbiamo notizie vaghe, perchè era difficilissimo accedere al fortilizio, che conteneva gli appartamenti del Pascià, gli alloggi degli ufficiali, i magazzini delle armi, la polveriera, la zecca e la moschea, costruita sulla Chiesa dei Cavalieri di Malta, già dedicata a San Leonardo.

Durante la dinastia dei Caramanli, impadronitisi del potere nel 1711 e che regnarono a Tripoli per 124 anni, l'interno del Castello fu abbellito di nuovi edifici, ricchi di decorazioni, stucchi, ceramiche e marmi.

Ma con la susseguente dominazione turca il glorioso baluardo fu lasciato in deplorevole abbandono; e l'opera del tempo andò man mano sgretolandone la compagine e cancellandone la fisonomia.

Subito dopo l'occupazione italiana vi trovarono sede gli Uffici del Governo che, per ragioni ovvie, lo adattò ai propri fini, frazionando, togliendo, aggiungendo, senza un piano regolatore.

Durante il Governatorato di S. E. il Conte Vol-

« SALA DELL'ORFEO »: GABINETTO DI S. E. IL GOVERNATORE. SULLO SFONDO, LO STUPENDO FRAMMENTO DEL MOSAICO DEI GIRALI; A SINISTRA, LA STATUA ACEFALA DI AFRODITE VELATA; NEL MEZZO DEL PAVIMENTO, UN MOSAICO COL TRIONFO DI « LIBER PATER ».

pi si pensò di trasformare il Castello in museo archeologico; e, in un secondo tempo, S. E. Badoglio trasportò addirittura gli Uffici del Governo a Sciàra Sciatt. Ma S. E. Balbo, appena giunto a Tripoli, volle che dalla degna sede del Castello venisse ancora controllata e governata la Libia, senza sacrificare il museo archeologico. Qui sta il lato geniale e originale della innovazione: non più una catalogazione fredda di pezzi da museo, disposti secondo un ordine monotono, addossati gli uni agli altri, dissepolti dalle sabbie per esser di nuovo sepolti nelle stanze morte, visitate solamente da qualche appassionato o da qualche studioso: ma una serie di statue, mosaici, iscrizioni, pannelli, vasi, bassorilievi, dipinti, che ubbidissero ancora al loro compito decorativo ed estetico, adornando e completando i gabinetti e gli uffici dei funzionari, arredati con mobilio in armonia con l'ambiente. Ne è risultato un museo, che è la negazione di quello tradizionale; un antimuseo, se posso dire, un eccezionale appartamento signorile ispirato ad un senso di romanità, che soltanto il Fascismo ha saputo rievocare.

Il Castello, dal perimetro irregolare, mette capo a tre bastioni (due dei quali portano i nomi di San Giorgio e di San Giacomo) allacciati da alte muraglie e da terrapieni cintati. Vi si accede per due rampe, una che sale dall'omonima piazza e l'altra dal Corso Vittorio Emanuele: al culmine si stende un giardino pensile, limitato dalle mura e da un graziosissimo recinto d'ampio respiro, che sbocca nello spazio adiacente alla facciata interna del bastione di San Giorgio, su cui si apre un grandioso scalone, di marmo cipollino antico. Sullo sfondo di esso troneggia la statua di Claudio.

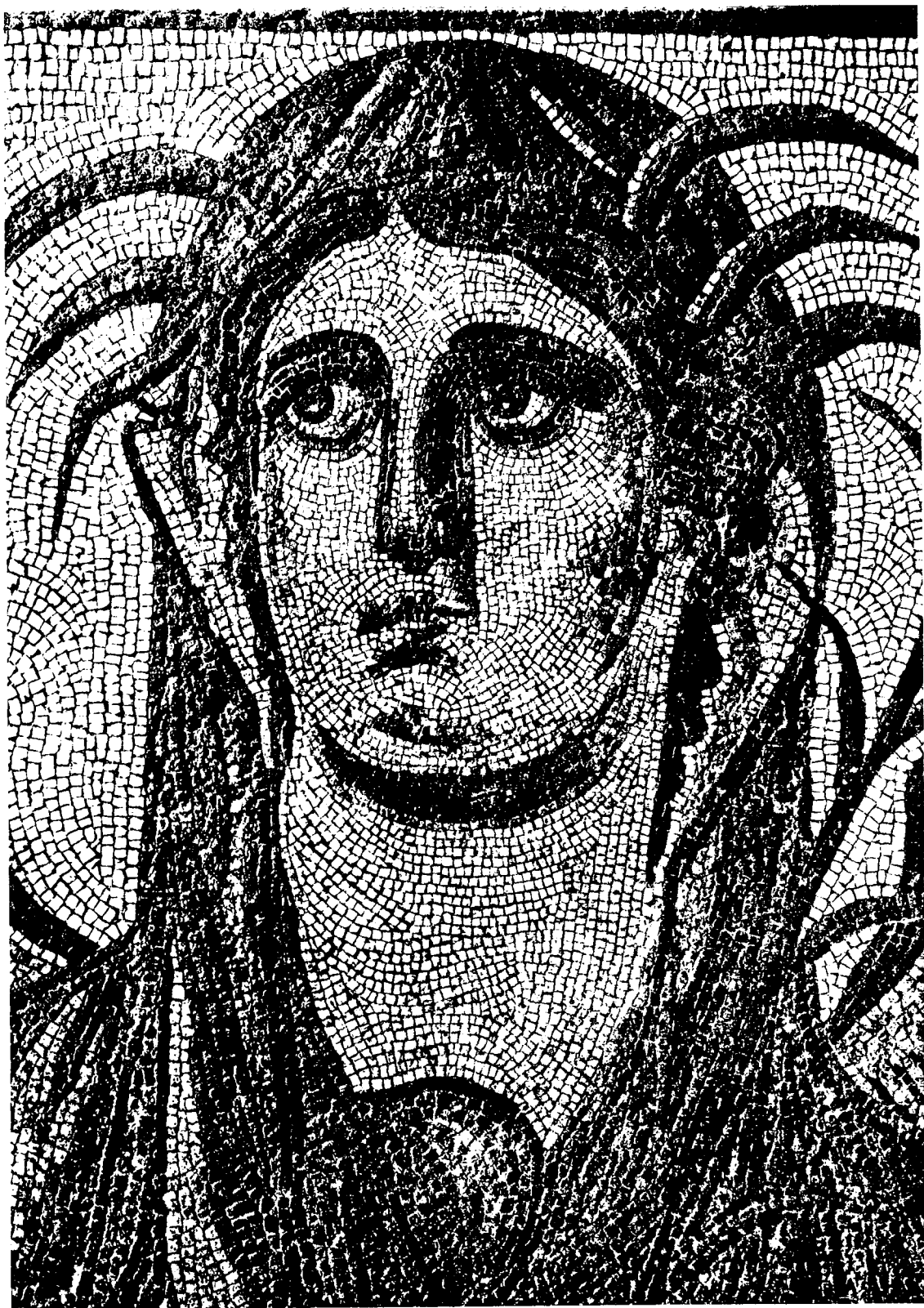
Nel vestibolo appresso si ammira un torso di Afrodite, posto in una nicchia, quasi per una tutela gelosa. E' uno dei più bei pezzi della raccolta: sembra che una mano esperta abbia adagiato, sulle forme perfette, una patina così calda e soave, da illudere sulla realtà della materia. La statua mùtila dà ali alla fantasia: e poche volte, come davanti a questo mirabile torso, essa può ricostruire la bellezza ideale. Per una scala adorna di marmi e di mosaici si entra nell'appartamento: Vestibolo della Vittoria, Salone dell'Artemide Efesina, Sala dell'Apollo, Sala del Liber Pater, Vestibolo dell'Anfitrite, Sala dei Severi, Sala dell'Orfeo, Gabinetto di stile arabo.

La disposizione armoniosa degli ambienti e della suppellettile non permette distrazioni, e la ricchezza dei capolavori, distribuiti con gusto conveniente, conquista subito il visitatore. Non

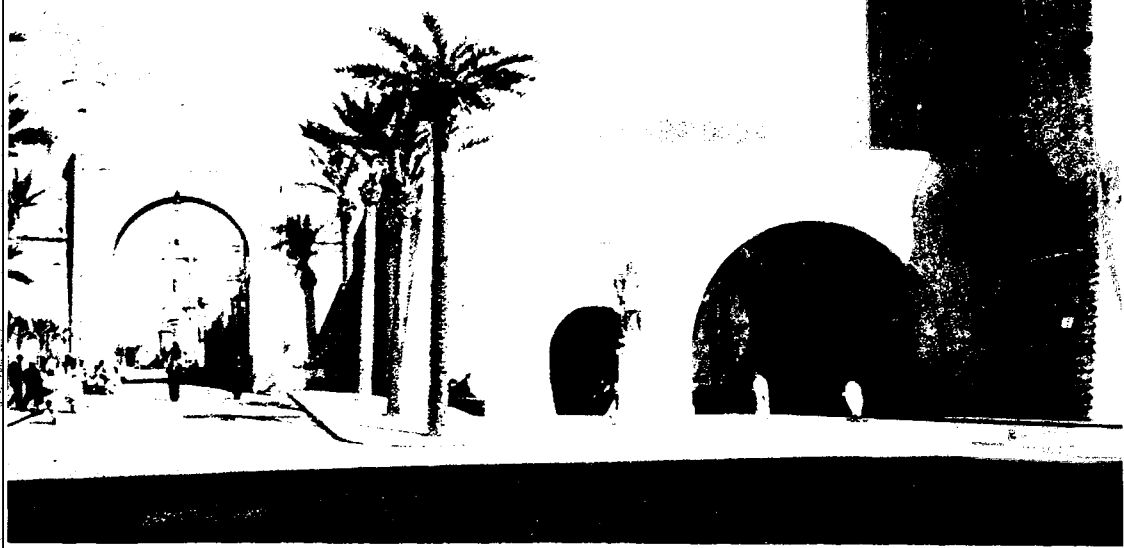
RITRATTO DI GERMANICO. *(Fot. R. Soprintendenza ai Monumenti e Scavi della Libia)*

TORSO DI APOLLO. *(Fot. R. Soprintendenza ai Monumenti e Scavi della Libia)*

possiamo farne che una rassegna sommaria, senza tener conto della loro ubicazione.

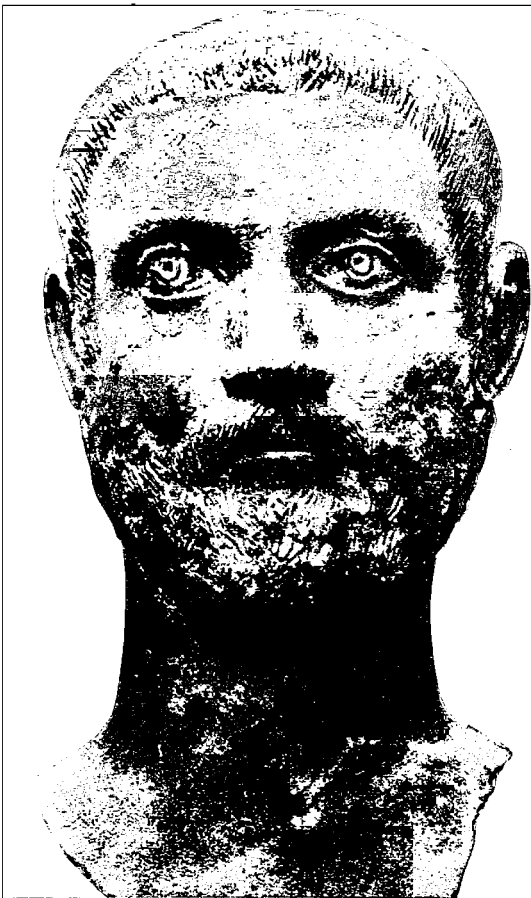
Tra i mosaici, memorabili per la finezza delle tinte tenere, sfumate in toni e semitoni delicatissimi, famosi sono quelli che si intitolano ai *gladiatori*, alle *quattro stagioni*, ad *Orfeo*, ai *girali*, in cui l'arte musiva tocca mete insuperate, sia nel capriccio della decorazione geometrica che nella rappresentazione delle figure, ricche di movimento, di un realismo a volte così impeccabile da far pensare più all'impeto di una pennellata che alla paziente maestria di un distributore di tasselli colorati. Bellissimi soprattutto gli animali, colti nel loro aspetto più tipico e disegnati con l'esattezza di un incisore: si vedano, per esempio, i pesci nel riquadro del

PARTICOLARE DEL MOSAICO DELLE STAGIONI: L'INVERNO. *(Fot. R. Soprintendenza ai Monumenti e Scavi della Libia)*

mosaico dei *Gladiatori*, in cui alla forma s'aggiunge la sinuosità del guizzo; o la nidiata, nel mosaico dei *girali*, ispirata ad una tenerezza gentile. Per la sicurezza del segno, per la varia composizione, dove l'elemento fantastico s'intreccia senza urti con quello della natura (fiori, piante, animali), per la lievità dei tocchi, questo frammento dei *girali*, scoperto nella villa romana di Dar Buc Ammèra, e con probabilità opera del I sec. d. Cr., è un mosaico di sommo pregio. S' incastra nella parete, presso il tavolo marmoreo di S. E. il Governatore della Libia, il cui gabinetto, di una austerità contenuta e accogliente, si fregia di un secondo mosaico, quello dell'Orfeo, che fa pensare ad un magnifico arazzo; e di un terzo, quello di *Oceano*

LA BELLA STATUA DELL'IMPERATORE CLAUDIO. SOTTO: LA P. SETTIMIO SEVERO E UN'ALA DEL CASTELLO.

barbuto, dalla plastica scrupolosa e dall'espressione affabile; della statua di una figura muliebre velata, forse una Naiade fresca e agile; del ritratto di Druso Secondo e di Germanico, possente opera di scultura questa, modellata senza reticenze e leziosità, quasi aspra di fattura, ma squadrata da uno scalpello irrequieto, tutto teso all'essenziale.

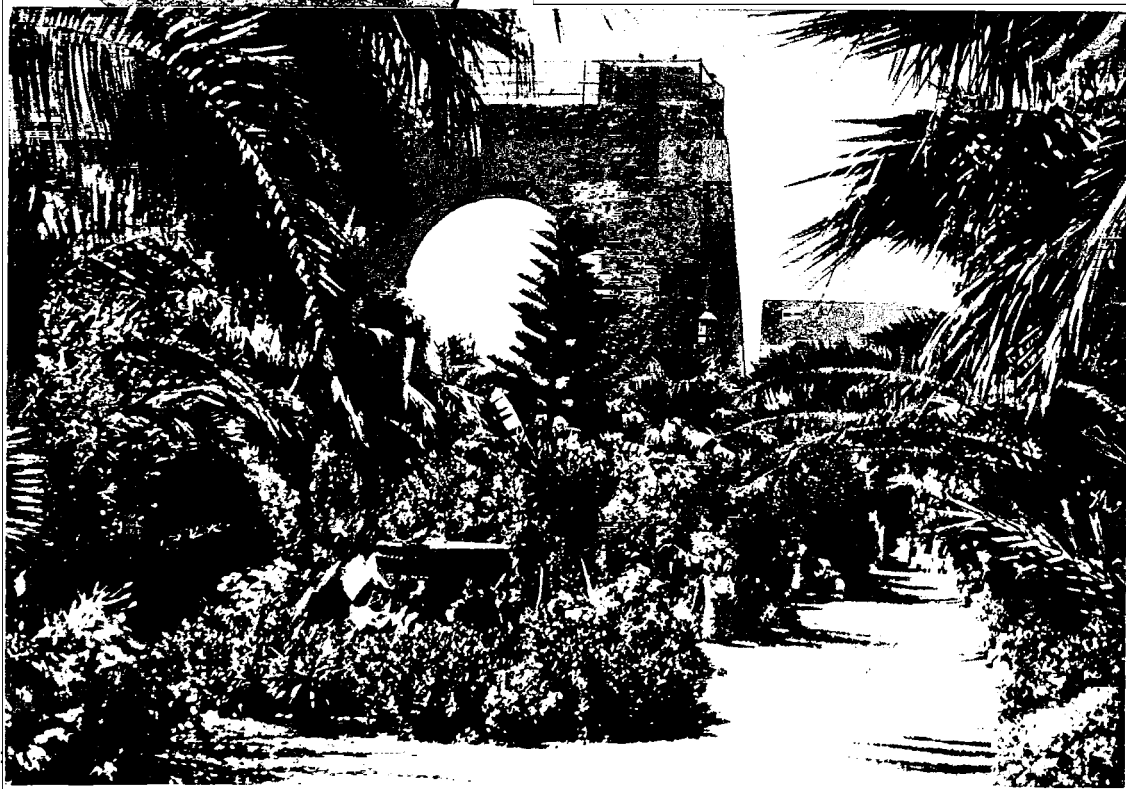
Ricorda, invece, la morbidezza levigata di certi corpi di adolescenti, con i piani digradanti in dolci sinuosità, che quasi cancellano il chiaroscuro, il torso di Apollo nella sala omonima, che fu una delle divinità tutelari dell'antica Oea, l'odierna Tripoli.

Si susseguono ancora, in altri ambienti, il gruppo di *Liber Pater* e *Satiro,* in cui l'ebbrezza del dio ha un ritmo di danza;

PARTICOLARE DEL MOSAICO DEI GIRALI. SOTTO: AVANZI ARCHEOLOGICI VERSO IL GIARDINO PENSILE.

la statua di Anfitrite, dall'atteggiamento stanco e dall'espressione pensosa del volto; la Vittoria senz'ali, tesa per lanciarsi a volo; il rilievo dei Severi, dai panneggiamenti arcaicizzanti, che sembrano quasi fatti con la sgorbia; la testa clipeata di Nereide; l'Afrodite del mercato; il ritratto d'indigeno; e, per concludere l'elenco, la magnifica testa in bronzo di imperatore o magistrato romano (rinvenuta a Sàbratha), dallo sguardo freddo e penetrante, che vi scruta i recessi dell'anima; uno dei capolavori della ritrattistica antica. Graziosi e arguti i dipinti, e famosissimi quelli della vôlta nel vestibolo dell'Anfitrite, di alto interesse per la storia della pittura romana.

Attraente, infine, il Gabinetto di stile arabo, con maioliche antiche provenienti dalla Moschea dei Caramanli; una preziosa porta in legno scolpito, tolta dalla Moschea di Mohammed Pascià; i vecchi tappeti di Misurata, i lampadari, i braceri. E da quassù il visitatore estasiato può ben spaziare su tutto il panorama suggestivo di questo lembo di terra libica, lambita dalle onde che hanno i riflessi dello smalto e che intonano ancora l'epinicio delle nostre glorie e della nostra grandezza.

NINO ROSSI

RITRATTO DI IMPERATORE O MAGISTRATO ROMANO. SOTTO: IL GIARDINO PENSILE. *(Fot. Sopr. Mon. e Scavi della Libia)*

SAGRE
DI
PRIMAVERA

LA FESTA DELLE NOCELLE A VIAREGGIO

In qualche regione d'Italia ricorrono ancora alcune feste primaverili, che hanno più di un addentellato con quelle che si celebravano in antico: una delle più caratteristiche, se pur tra le meno conosciute, è la cosiddetta « festa delle nocelle », che ha luogo ogni anno nella pineta di levante a Viareggio, il giorno successivo alla Santa Pasqua, ossia il « giorno del Pellegrino ».

E' la festa del ritorno della bella stagione.

La gente, che press'a poco fino a questo giorno è stata costretta in casa dalla inclemenza del tempo, sente finalmente il bisogno di uscire all'aperto per sgranchirsi le gambe e per godersi un po' del tepore del primo solicchio. Le madri specialmente colgono l'occasione per portare la figliolanza in pineta a fare una bella scampagnata: la prima di una lunga serie che costituisce la panacea di ogni male fisico e morale dei loro bambini.

Già fin dalla sera della vigilia, come accade per altra consimile festa che avemmo occasione di descrivere su queste pagine (« Le Vie d'Italia » - maggio 1931), i venditori di cibarie rizzano le loro tende nei punti strategici di passaggio, che si affrettano ad accaparrarsi col diritto del primo occupante. Ma alle prime ore del mattino del lunedì dopo Pasqua, sotto i vetusti pini, che fronteggiano il vialone dei platani, l'allineamento è completo, e i ritardatari debbono retrocedere alle posizioni di seconda linea, meno visitate dal grosso pubblico.

Ai primi raggi del sole incominciano a giungere le comitive: e son donne con grandi involti affardellati, e bambini carichi di cerchi di legno, palle di gomma e di consimili arnesi da gioco. Si pranza fuori, quest'oggi: non proprio in trattoria, ma forse anche meglio. Pensa a tutto la sposa, men-

tre i ragazzi si divertono: il marito non ha che da giungere alle dodici in punto e la colazione è servita! E se al cerbero brontolone venga vaghezza di qualche leccornia, avanti, dica su, che si ordina espressa: la cucina è lì a un passo, che fumiga di carboni resinosi e la teglia è in bollore che sfrigola, mandando un odorino ch'è proprio appetitoso.

I bamberottoli se la godono un mondo a fare quattro salti sul soffice tappeto di aghi secchi, piovuti dalla folta chioma sempreverde dei pini. Ma il loro maggiore divertimento consiste nell'altalena, o come si chiama in gergo locale, la « pisalanca ». Nome poco onomatopeico forse, ma che, espresso da quelle rosee boccuzze e accompagnato dal più lieto sorriso, fa ben comprendere quanto l'innocente passatempo sia caro al cuore dei piccoli. E come si affannano, appena giunti sul posto, a cercare i due pini situati a giusta distanza per assicurarvi i capi delle corde! E come si dondolano volentieri, gridando ai fratellini che li spingono: «*Più forte! Più alto!*».

Verso le undici del mattino è tutto uno sfarfallio di *pisalanche* da un capo all'altro della pineta: e quelle banderuole variopinte dei vestitini che appaiono e scompaiono fra tronco e tronco, sventolando, dànno al verde cupo dello sfondo pennellate pittoresche, che rendono il luogo veramente gaio e ridente.

Ma ecco che passano le venditrici di nocciole avellane, la principale attrattiva della festa, che da esse ha preso il nome. « *Belle nocciole! Nocelle! Nocelleee!* ». Allora tutte le altalene si fermano: i bimbi saltano giù e gridano ad una voce: « Mamma, le noccioline! Mamma, me le compri! ». E non c'è mamma che possa dir di no al legittimo desiderio dei figlioletti. O non è questa la festa delle nocelle?

Soltanto, la mamma bisogna poi che intervenga in veste d'autorità nella divisione delle « filze » per sistemare le cose con giustizia, impedendo ai prepotenti di farsi la parte del leone.

Infatti, le nocelle non sono vendute alla spicciolata, ossia sciolte, a etti o a chili, ma a filze intere: le nocciole sono cioè infilate ad una ad una con uno spago, in modo da assumere la forma di collana, che può essere di varia lunghezza, ma in generale di circa due metri.

Nei cosiddetti « perdoni », cioè nelle feste di penitenza, che ricorrono in certe occasioni sia nei paesetti di campagna, sia nei vari quartieri o rioni di qualche città (come accade a Firenze), si fa largo commercio di nocciole, come di semi di zucca seccati e salati, e di « brigidini », zuccheratissimi migliaccetti all'uovo; ma in nessuna di queste fiere compaiono le nocelle sotto forma di collane, tranne che nelle feste apuane della Versilia e particolarmente in quella di Viareggio.

Con questi rosarî di nuovo genere pendenti al

collo e dalle braccia, procedono le nocciolaie, fiere della loro ghiotta mercanzia, in cerca di clienti, i quali non devono esser pochi, nè meschino il guadagno, se è noto che un'ormai celebre nocciolaia si fece fare da viva una statua in marmo di Carrara, la quale poi fu posta sulla sua tomba nei posti distinti del cimitero monumentale di Staglieno, in Genova.

Le nocciolaie sono tutte native di Massa o dei paesi circonvicini. Nei mestieri bisogna nascere con la vocazione; e per fare la nocciolaia la vocazione par che ci voglia davvero! Cogliere le nocciole, seccarle al sole, ventilarle; questo è nulla. Infilarle, poi, ad una ad una: qui ti voglio!

Capolavori mangerecci, queste collane di nocelle: non si sputa che il guscio e il filo. Il resto si mangia tutto, buccia compresa, che rende più digeribile l'aromatica mandorla oleosa.

Le venditrici di nocciole della Versilia hanno veramente molto dello zingaresco, sia per la carnagione abbrustolita dal sole, sia per il colore dei loro abiti e dei loro scialli. Delle scarpe, volentieri esse ne fanno a meno, specie se il caldo è in anticipo: però qualcuna calza un elegantissimo paio di scarpette bianche di tela gommata, assai stridente col resto del vestito. Regalo forse del marito *bagnino*, che a stagione finita le avrà trovate abbandonate nella cabina di qualche bagnante.

Esistono anche dei nocciolai, ma sono pochi e come vergognosi: perciò quasi si seppelliscono sotto vere montagne di filze e collane.

La festa delle nocelle non finisce a mezzodì. Nel pomeriggio

c'è il concorso delle musiche, — non è proibito ballare! — e come finale, la corsa nei sacchi. Divertimento, quest'ultimo, assai banale, invero, ma per i bambini sempre nuovo e tale da farli sbellicar dalle risa. In verità, questa festa campestre di primavera è per i bambini, che sono la primavera della vita: festa, quindi, dei nuovi germogli delle piante e degli uomini.

Testo e fotografie di

ERMANNO BIAGINI

TIPICO ASPETTO DEL CALANCO, TUTTO FOGGIATO A PICCHI, A DIRUPI, A COSTOLONI, ALTERNANTI CON EROSIONI ABBASTANZA PROFONDE.

CURIOSITA' NATURALISTICHE NEI CALANCHI BOLOGNESI

Calanchi! La parola risveglia subito l'idea dell'inaridimento, dello squallore, della graduale rovina, e ben a ragione l'agricoltore industre ed avveduto, rispondendo agli incitamenti del Regime, pensa e provvede ora alacremente, non solo ad ostacolare il progredire funesto di una vicenda distruttiva che risale nei secoli, ma anche a ricostituire, fin dove è possibile, alcune plaghe su cui le buone sementi possano attecchire e le piante più adatte prosperare.

Vi sono tuttavia località, e specialmente nel Bolognese (Monteveglio, Monte San Giovanni), in cui i calanchi, costituiti dalle argille scagliose originate da antiche eruzioni di salse o vulcani di fango, hanno carattere di un bello orrido così pittoresco, da soddisfare il turista in cerca di spettacoli naturali di eccezione. Quella massa grandiosa di terreno turchiniccio, tenace, sdrucciolevole, è tutta foggiata a picchi, a dirupi, a costoloni alternanti con erosioni abbastanza profonde: fanno cerchia alture a bosco, a campo, a semplice pascolo: panorama incantevole, ravvivato di quando in quando anche dal passaggio di pastorelle che guidano il piccolo gregge.

Ma non soltanto il turista e l'ammiratore di spettacoli di bellezza possono trovare colà motivo di godimento: un campo, sia pure ristretto, di fruttuose indagini si apre agli osservatori e ricercatori appassionati, e a chi, sensibile alle meraviglie della natura, ne trae motivo di godimento.

Frugando con paziente attenzione negli scoscendimenti, nei solchi, nei piccoli spiazzi formati da depositi pluviali, si rinviene qualche cosa di curioso, di sorprendente: ecco dei noduli grigiastri, pesanti, che, spezzati, presentano struttura raggiata o a lamelle lucenti — la baritina o solfato di bario; d'altro lato, rifulgono iridescenti i cubetti e le rosette di pirite e di marcassite — il solfuro di ferro; vediamo anche qualche cristallo di gesso e vene cristalloidi di carbonato di calce intruse in disseminati frammenti di roccia marnosa.

Ma la sorpresa è grande allorquando in alcuni punti dove restano ancora vestigi degli strati di natura diversa, che sovrastavano alle argille scagliose e su queste scivolarono per vicende geologiche, ci imbattiamo in alcune forme particolari, o libere, o in affioramento, o già ruzzolate in basso. Sono veri sassi, per lo più ben rotondi, qualche volta ovoidi, raramente irregolari: le dimensioni vanno da quella di una palla che può stare nel pugno, alla sfera di 20 o 30 centimetri di diametro. Pochi colpi di

... INCANTEVOLE PANORAMA, RAVVIVATO DI QUANDO IN QUANDO DAL PASSAGGIO DI PASTORELLE CHE GUIDANO IL PICCOLO GREGGE.

martello su quelle forme riescono a vincerne la compattezza, a fenderle, a spezzarle: l'interno è cavo e tutto tappezzato di minutissimi cristalli (figure 1 e 2).

Questi cristalli appaiono come puntine, aghetti, sfarinature, rugosità, pelurie, adunate di perline lucenti: il nostro occhio, pur non distinguendo abbastanza, intravede una varietà notevole di struttura. Ma il nostro occhio si inganna: una buona lente ci manifesta in ogni modalità di cristallizzazione una stessa caratteristica fondamentale: quella prevalente nel carbonato di calce, la figura cioè del romboedro (fig. 3), che vediamo delinearsi anche in grossa mole, per effetto della tipica sfaldatura, nelle non infrequenti sezioni naturali di rocce calcari e marnose (fig. 4).

Infatti, le puntine dell'esemplare riprodotto nella fig. 2, le quali non sorpassano in lunghezza il millimetro, ingrandite di otto diametri (fig. 5), rendono all'evidenza il disegno del romboedro, disegno che persiste, allungato, in altri esemplari (fig. 6). Massiccia vediamo poi la stessa figura geometrica, sempre ingrandita otto

FIGG. 1 E 2 - SEPTARIE GEODIFORMI; LA 1ª COL SUO PEZZO DI CHIUSURA A LATO.

FIG. 4 - SEZIONE NATURALE DI STRATIFICAZIONI CALCARI ARGILLOSE. - LA FIG. 3, A LATO, E' LA RIPRODUZIONE DI ALCUNI ROMBOEDRI DI CALCITE.

diametri, nella fig. 7, ma ricoperta, soffocata, per ulteriore cristallizzazione, da un diluvio di tenui perle, che sono pur esse dei romboedrini, ma ridotti a dodecaedri per effetto di quel fenomeno che il mineralogista denomina emiedrìa, cioè troncatura degli angoli del cristallo.

L'interesse è poi ancora più vivo quando il romboedro non è semplicemente tale, ma si mostra chiaramente suddiviso in minutissime foglioline (fig. 8), le quali altro non sono che tanti microscopici romboedri concorrenti alla costruzione, rimasta imperfetta, di un cristallo maggiore; conferma visibile questa del come s'iniziano e si accrescono i cristalli.

FIG. 5 - CRISTALLIZZAZIONE DELL'ESEMPLARE DI FIG. 2. A INGRANDIMENTO DI 8 DIAMETRI LA FORMA DEL ROMBOEDRO SI MANIFESTA EVIDENTE.

La uniformità di base, che presiede a questi meravigliosi adunamenti di microgeometria, nulla toglie alla varietà degli esemplari che si possono raccogliere, e una serie sistematica di ingrandimenti stereoscopici diviene ottimo mezzo di pratica e comoda osservazione, oltrechè dilettevole fonte di studio.

Ma dovremo ora chiederci come mai si producono queste singolarissime forme, e

per quale ascoso procedimento venga ad includersi in esse un materiale così diverso e così delicatamente disposto.

Comunemente si crede che le forme rotondeggianti, o quasi — le ghiaie dei torrenti per esempio — siano determinate da rotolamento o da prolungate erosioni di pietrame. In buona parte è così, ma ci si può trovare anche di fronte a prodotti di concentrazioni e cementazioni in seno a depositi terrosi, per effetto di umidità. Come spiegare altrimenti l'esistenza di ciottoli a zone concentriche? E a riprova si osservino le figg. 9 e 10: la prima ritrae uno strato di ghiaia disteso sul piano di una strada di campagna in costruzione; la seconda riproduce — a ingrandimento di quattro diametri — sassolini formatisi nell'acqua, assai ricca di sali di calce, di un apparecchio generatore di gas povero: abbiamo in ambo i casi l'identico aspetto; onde è lecito dedurne eguaglianza delle cause iniziali: un punto di attrazione, un accumularsi di materia più o meno concentricamente attorno al punto stesso, senza bisogno di azioni meccaniche di corrosione e di arrotondamento.

Ed è anche avvenuto, a chi scrive, di vedere in un fossatello di collina un'accozzaglia di sassi che potevano supporsi portati colà dalla irruenza di un acquazzone. Ma dove l'origine? Non vi erano attorno che ripe coltivate o erbose, non rocce in disfacimento. Infatti, non ostante tutta l'apparenza di ghiaia comune, non trattavasi di sassi, ma soltanto di forme analoghe ancora pastose, spezzantisi fra le dita. Più in alto la chiave del segreto: si dissodava un

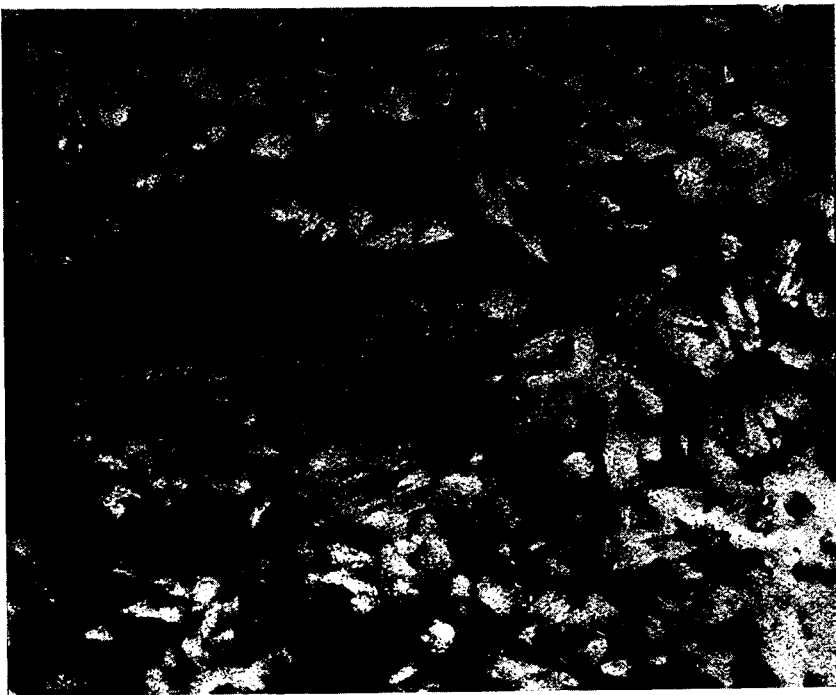



FIG. 6 - IL ROMBOEDRO PERSISTE IN FORMA ALLUNGATISSIMA ANCHE IN QUESTO ESEMPLARE.

FIG. 7 - MICROCRISTALLIZZAZIONE ROMBOEDRICA RIVESTITA E SOFFOCATA DA ALTRA SUCCESSIVA PIU' TENUE RISULTANTE IN PERLINE DODECAEDRICHE PER EMIEDRIA.

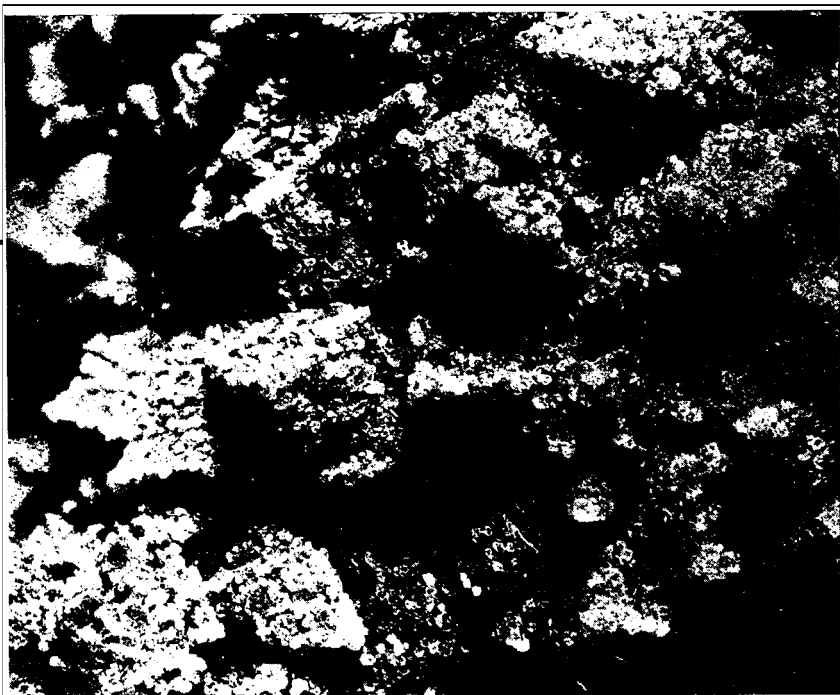
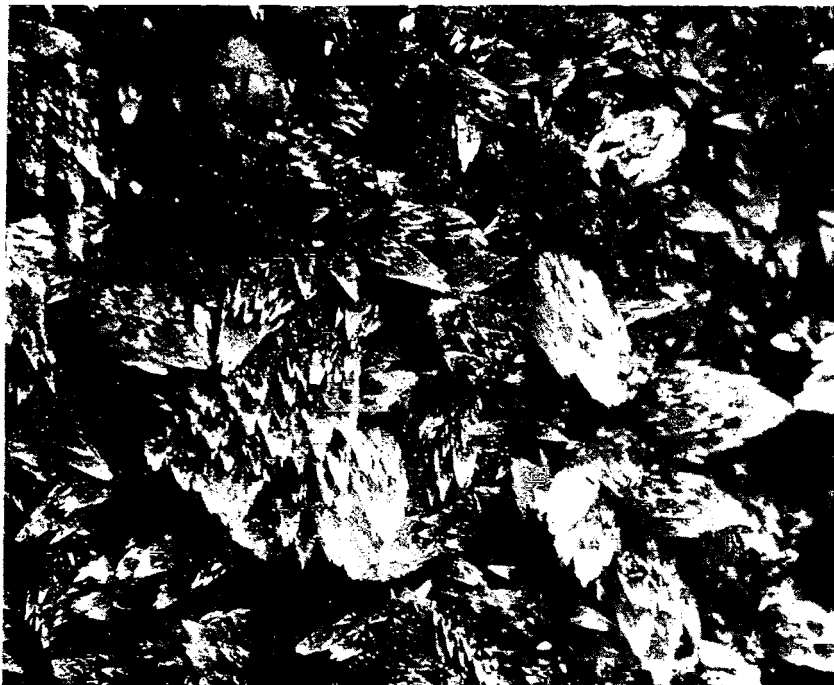



FIG. 8 - FOGLIOLINE ROMBOEDRICHE CONCORRENTI ALLA FORMAZIONE DI CRISTALLI MAGGIORI.

terreno calcare in declivio: la zappa ne traeva innumerevoli blocchetti ancora friabili, ma già costituiti per concentrazione in forma ghiaiosa, e un piccolo raduno d'acqua li convogliava in basso, in maggior parte disfatti, ma alcuni con aspetto tuttora ingannevole di ciottoli comuni.

A niente di diverso dobbiamo riferirci per spiegare la genesi delle forme curiosissime che si rinvengono nei calanchi bolognesi e certo anche altrove; forme dette « septarie », perchè appunto divise in setti; « geodiformi » perchè cave e ripiene, come si è detto, di cristalli.

Come in varie sostanze, anche di uso domestico, vengono a formarsi agglomerati, pallottole, per effetto di umidità o per altre cause, così possiamo pensare che nei resti del terreno prevalentemente argilloso, sovrastante, come abbiamo accennato, alle decise argille, siansi determinate glebe dapprima pastose, gonfie di umidità, rassodate poi e contratte anche all'interno per asciugamento, giacchè è noto che le argille crescono assai di volume assorbendo acqua, ma si restringono poi nel prosciugarsi e si screpolano in ogni senso (fig. 11). Continuando l'attrazione a quel centro, si depositò talora altra eguale materia tutt'attorno, producendo strati concentrici più o meno aderenti (fig. 1), e in progresso di tempo tutta la massa si consolidò in dura pietra costituita da pezzi di calcare argilloso non ben saldati fra loro — i setti — come la facilità di frattura dimostra. Successivamente, la pietra, abbastanza porosa, si lasciò permeare dall'acqua, che sciolse in parte il carbonato di calce e lo depose lentissimamente, molecola a molecola, nelle fessure, nei vuoti, lasciandogli agio di individuarsi mineralogicamente in tenui sì, ma ben determinati cristallini.

Un effetto simile si può avere, benchè rarissimamente e in modo meno vistoso, anche in altri terreni e in ogni tempo: infatti, il nodulo della fig. 12 fu rinvenuto in un terreno collinoso tenuto a coltivazione: la sua leggerezza meravigliò chi lo raccolse; apertolo, si vide riprodotto esattamente il fenomeno constatato in grande nelle argille scagliose, non mancando neppure una microscopica cristallizzazione, che brilla tenue al raggio del sole.

FIG. 9 - STRATO DI GHIAIA SUL PIANO DI UNA STRADA DI CAMPAGNA IN COSTRUZIONE.

FIG. 10 - SASSOLINI FORMATISI NELL'ACQUA DI UN GENERATORE DI GAS POVERO.

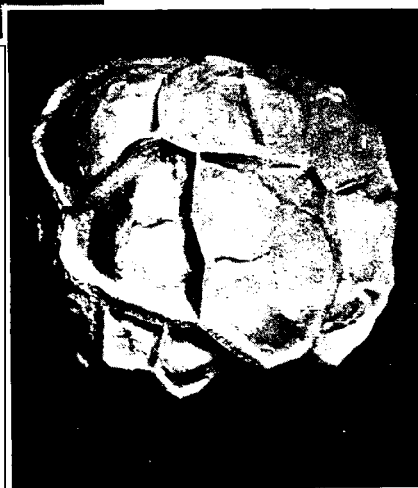
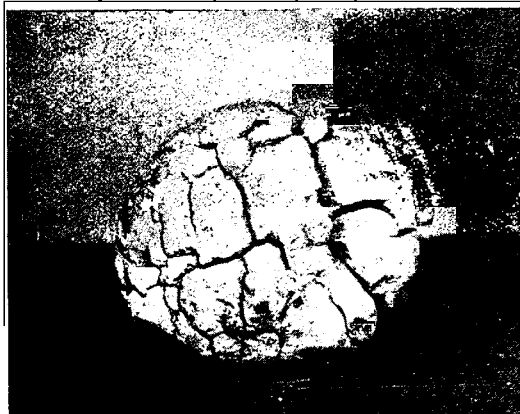
Nei calanchi bolognesi si rinvengono poi altre forme non meno interessanti per lo studioso naturalista, cioè le septarie geometriche o a nido di vespa (figura 13). Sono esse dovute allo stesso procedimento iniziale che produsse le septarie geodiformi; soltanto differiscono da queste per la friabilità dell'impasto che costituisce la loro massa e per un molteplice incrocio di legamenti calcarei, che riempirono per intero e fin nell'interno ogni fessura.

In verità, il creato ci può offrire dovunque, anche dove meno si pensa, motivi di osservazione, di studio, di pensiero, di godimento intellettuale: soltanto occorre occuparsene. Tutto un nuovo orizzonte si apre e si rivela, allorquando la nostra curiosità è eccitata a penetrare in particolarità che, o per indifferenza nostra, o per insufficienza dei sensi, ci restano ascose.

Senza pretendere di insinuarci nei misteri dell'ultra-piccolo, al che necessitano istrumenti speciali e costosi, molto può tuttavia apparirci con attente ricerche, sussidiate dall'uso di una buona lente doppia, che trova agevolmente posto nella più piccola tasca del nostro vestito e non imbarazza minimamente il turista. Non di rado è accaduto di destare sorpresa e ammirazione col presentare un trascurabile fiore, un tenue insetto, una insignificante pietruzza, rivelandone invece la molteplicità e delicatezza delle parti e la struttura complessa e multiforme. Gran campo, anche sotto questo riguardo, è offerto a coloro che fanno del turismo ad occhi aperti. E' bello superare difficoltà, conquistare alte cime e di là spaziare con lo sguardo nella vastità di panorami grandiosi; ma è pur bello, nelle nostre gite ricreative, nelle nostre tranquille e riposanti permanenze in alta montagna, guardarci attorno e renderci conto di tante forme ed aspetti della natura che normalmente ci sfuggono, di moltissime cose che nel nostro andare inconsapevolmente trascuriamo e calpestiamo.

GAETANO BRASA

(*Fotografie dell'A. da esemplari della sua collezione*).

FIG. 11 - INIZIO DI UNA PICCOLA SEPTARIA: LA GLEBA ARGILLOSA SI RESTRINGE E SI SCREPOLA. FIG. 12 - NODULO ARGILLOSO-CALCARE RINVENUTO IN UN CAMPO. FIG. 13 - SEPTARIA A NIDO DI VESPA.

LA STRADA TEBRO-ROMAGNOLA

ALLE SORGENTI DEL TEVERE

La strada Tebro-Romagnola, che allaccia alla Romagna, e precisamente all'alta valle del Savio, la valle Tiberina, è stata inaugurata nell'anno XI, quantunque fosse stata approvata con Legge del 23 luglio 1886. Ma i lavori, iniziati dopo qualche tempo, subirono lunghe soste, dovute particolarmente alle vicende della vita nazionale. La guerra interruppe i lavori, che non furono ripresi se non nel 1926 e compiuti dopo sei anni circa.

La strada si stacca dalla Statale N. 71, o Umbro-Casentinese, al Ponte di Becca, a circa cinquecento metri a monte di Bagno di Romagna, l'*Oppidum Boiorum* o *Balnei* dei Romani, e mentre quella lascia la valle del Savio per inerpicarsi al passo dei Mandrioli (m. 1173) e scendere nel Casentino, questa prosegue nella valle, risalendola. Per rispondere ai moderni criterî delle grandi arterie stradali (infatti, la sua pendenza non supera il 4 %) ha certo richiesto notevoli accorgimenti tecnici, ardite opere di consolidamento, per opporsi all'instabilità del terreno spesso franoso, e tagli nella viva roccia, ove la strada è stata portata su speroni strapiombanti quasi a picco nella stretta valle.

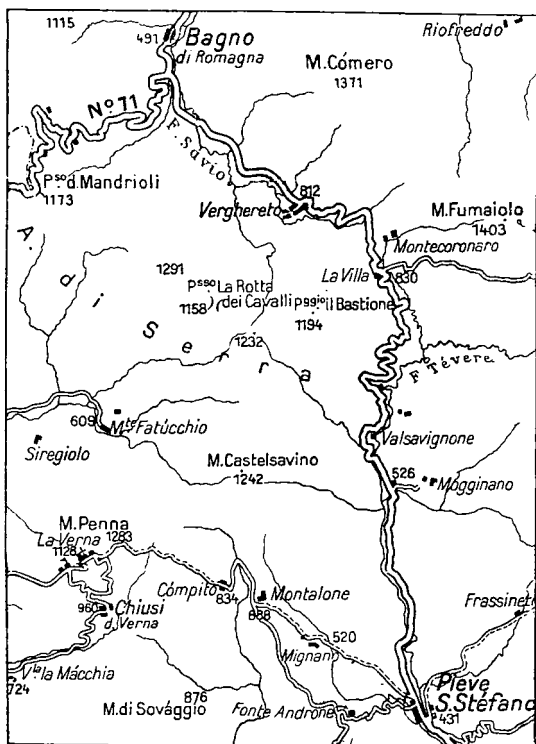
Dopo il ponte della Becca, costruito nel 1913, la strada percorre un bel viadotto a 6 arcate, lungo m. 70 e alto 22, sul torrente Mandrioli; poi, dopo circa 4 km., vàlica il fosso di Malagamba con un viadotto di 3 arcate, lungo m. 80 e alto 35, e col ponte di Ribuio rivalica il Savio. In località La Strada, è notevole l'opera di consolidamento di uno sperone franoso.

TRATTO VERGHERETO-MON

Superati i viadotti Metato e della Vecchiarella e valicato il fosso S. Alessio, si arriva finalmente a Verghereto, paesetto montano a 800 m., che al suo ingresso ha un piazzale da cui si domina, come da un belvedere, la catena appenninica. La strada continua e a 3 km. oltre Verghereto, tocca il vàlico di Montecoronaro a m. 801, il più basso della catena tosco-romagnola e quindi il più facilmente transitabile anche nel cuore dell'inverno.

Al di là del passo, la strada discende nel versante tiberino, entra in Toscana e, lungo la verdeggiante valle del piccolo rivo che ha così grande nome, giunge a Pieve S. Stefano.

Da Bagno di Romagna a Pieve S. Stefano intercorrono oggi chilometri 29.3 di una strada di grande interesse turistico, che accorcia notevolmente le comunicazioni tra la Romagna e l'Italia Centrale, o, per prendere due capisaldi, tra Bologna e Roma. Infatti, da Bologna a Roma, per la Futa, Firenze e Arezzo, si contano km. 407; per Fano, km. 459; per Cesena e Arezzo, km. 404; per Verghereto e Perugia, km. 379.

A qualche centinaio di metri dal valico di Montecoronaro si stacca la strada comunale Verghereto-Le Balze, la quale conduce sul magnifico

TECORONARO-PIEVE S. STEFANO.

monte Fumaiolo e alle sorgenti del Tevere. Costruita nel 1919, con grande sacrificio finanziario (il Duce ha recentemente concesso un contributo di lire cinquantamila per il suo miglioramento), schiude al turista la più bella e boscosa zona della Romagna montana.

Al termine di 12 km. di una strada interessante per i continui panorami, si giunge a un grazioso villaggio denominato Le Balze. Poco prima di arrivarvi si attraversa il primo ponticello sul fiume Tevere, che nasce poco discosto.

LA TEBRO - ROMAGNOLA PRESSO BAGNO DI ROMAGNA.

Il paesetto pittoresco, a 1000 metri di altezza, abitato da pastori e agricoltori dell'alta Romagna, nel periodo estivo si trasforma in un luogo di villeggiatura. Ora che ne è facile l'accesso, la domenica è un accorrere di gitanti, di comitive, di amanti della montagna, e le sorgenti dello storico fiume sono la mèta preferita. Le cime ineguali dei contrafforti dell'Appennino toscoromagnolo si disegnano all'orizzonte, innalzandosi a oltre mille metri: il Monte Aquilone (1355 m.), il Monte Còmero (m. 1360), il Monte Castelvecchio (m. 1254), dove ha origine il fiume Savio, il Monte della Cella (m. 1089), il Monte della Moia (m. 1120), il Monticino (m. 1348) e, finalmente, la cima più alta del gruppo superbo e boscoso del Fumaiolo, a 1408 m.

IL GRUPPO DEL M. FUMAIOLO.

LA CIMA DEL FUMAIOLO (1403 S. M.).

Da queste cime si offre allo sguardo una visuale delle più imponenti e varie: l'occhio abbraccia, oltre a un grande anfiteatro di montagne, le vaste pianure della Romagna da una parte e dell'Etruria e dell'Umbria dall'altra: in mezzo, serpeggia il Tevere. L'immensa catena appenninica va a morire lontano, con le ultime diramazioni dei suoi contrafforti. A levante, tra la foschia, una pennellata di azzurro e di bianco segna la splendente riviera adriatica. Camaldoli, La Verna, il S. Simone, il Carpegna, il Monte Catria e San Leo, il Titano con le sue torri.... incatenano lo sguardo. Borgate, villaggi e città lontane, a cui si intrecciano storie e leggende interessantissime, spiccano tra il verde. A Le Balze vi sono piccoli alberghi e modeste pensioni. Il soggiorno, nell'aria pura e tra canti di acque, con dintorni veramente superbi, è delizioso. Boschi di faggi, vallette riposte fanno corona al Fumaiolo, che troneggia nella sua imponente mole. Il villaggio de Le Balze, se deve il nome ai ciclopici macigni che gli sovrastano, deve l'origine, secondo una tradizione popolare, all'apparizione della Madonna su un masso, avvenuta il 17 luglio 1494 a due fanciulle infelici. Nel masso sul quale apparve la Madonna ora si legge un'iscrizione, che ricorda la miracolosa guarigione delle fanciulle, una sordomuta e l'altra cieca.

Sull'altar maggiore della chiesa parrocchiale è un bel dossale di terracotta invetriata, attribuito da alcuni a Luca della Robbia e da altri alla sua scuola, dossale che documenta e perpetua la secolare tradizione. A breve distanza da Le Balze, lungo la strada di accesso, si trova un altro caratteristico villaggio, la Falera, e più in basso ve n'è un terzo, Vignola. Essi costituiscono mète di passeggiate, ma fra tutte la più bella e interessante è quella della ridente prateria della Cella. Un tempo il luogo era reso più bello da una selva grandiosa di faggi; ora vi è una

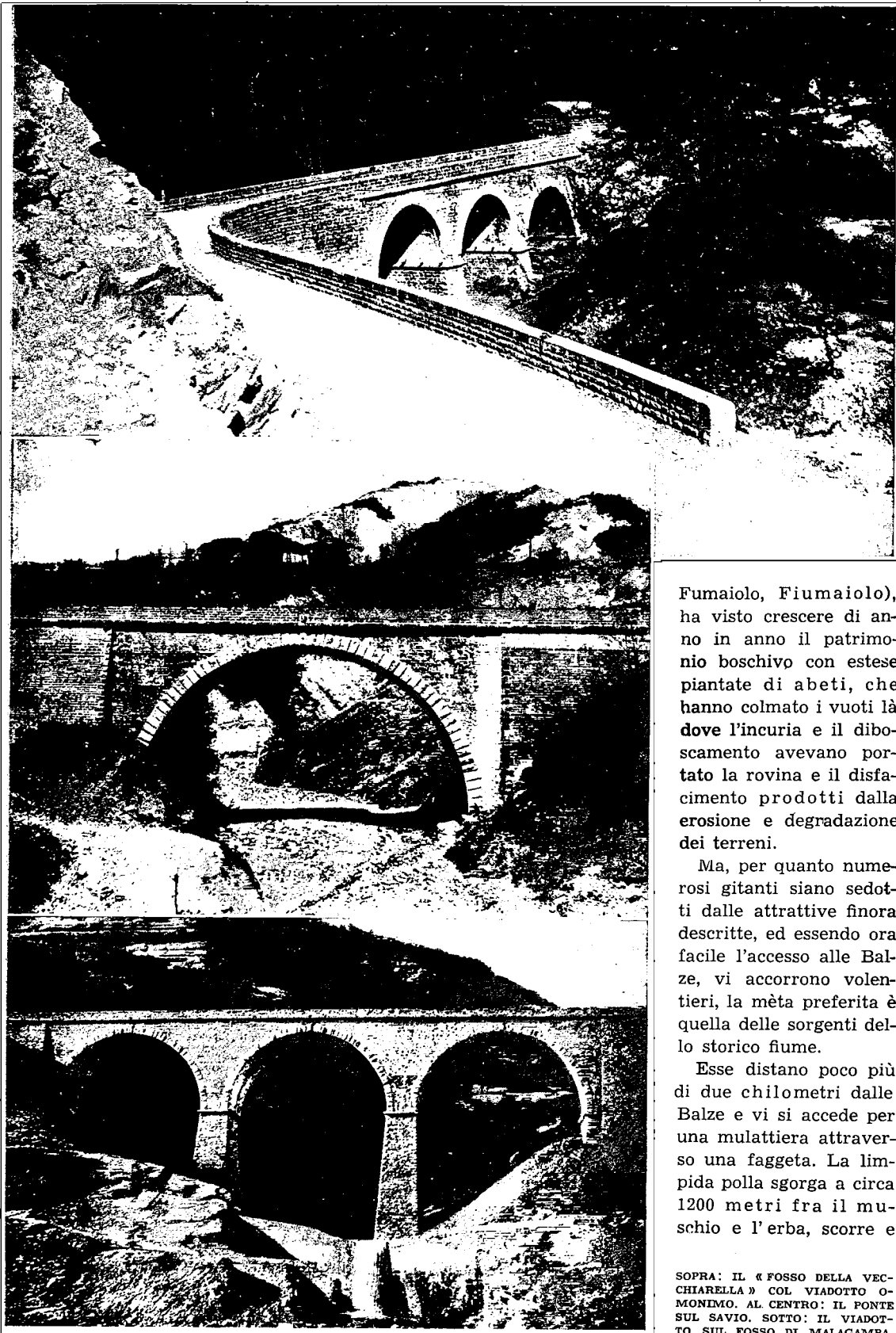
PASCOLO SUL MONTE CÒMERO (M. 1360).

L'EREMO DI SANT'ALBERICO (SECOLO XV).

fitta macchia di abeti, presso la quale attira lo sguardo il vasto fabbricato, di forma severa, deturpato da posteriori sovrapposizioni, di un Monastero Camaldolese, fondato da San Romualdo.

Di qui, proseguendo per la così detta «*Strada Nuova*», fatta costruire nel 1835, durante il suo soggiorno a Le Balze, da Leopoldo II granduca di Toscana, si trova, a circa un chilometro, fra tre monti (l'Ocri, l'Aquilone e il Monte della Cella) l'Eremo di Sant'Alberico, ove in continue penitenze, nelle asprezze naturali del luogo deserto e selvaggio e del rigidissimo clima, visse il Santo. L'Eremo andò poi deperendo, ma un pio sacerdote, Don Francesco Dezzi, coadiuvato da devoti benefattori, lo restaurò e ancor oggi, ogni anno, per la secolare festa del 31 agosto, richiama una moltitudine di fedeli che vi accorrono di lontano.

Nell'interno della chiesetta, a sinistra, si osserva una grossa pietra di colore grigiastro, liscia e untuosa, che avrebbe, secondo la popolare credenza, la virtù taumaturgica di guarire i sofferenti di malattie intestinali, e in particolare quelli affetti da ernia. Ed è strano il modo con cui viene chiesta la grazia a Sant'Alberico. I malati si distendono sul masso e vi restano finchè non hanno finito di recitare le preci di rito e invocata la sospirata guarigione, la quale, molti asseriscono, non viene mai negata a chi invoca con fede e prega con fervore.

Notevoli sono le opere di rimboschimento, iniziate a cura della Milizia Forestale sul Fumaiolo e nella zona adiacente. L'imponente massiccio montano, che divide le acque fra il Savio, il Tevere e la Marecchia (alcuni agricoltori dell'alta Romagna chiamano appunto il

Fumaiolo, Fiumaiolo), ha visto crescere di anno in anno il patrimonio boschivo con estese piantate di abeti, che hanno colmato i vuoti là dove l'incuria e il diboscamento avevano portato la rovina e il disfacimento prodotti dalla erosione e degradazione dei terreni.

Ma, per quanto numerosi gitanti siano sedotti dalle attrattive finora descritte, ed essendo ora facile l'accesso alle Balze, vi accorrono volentieri, la mèta preferita è quella delle sorgenti dello storico fiume.

Esse distano poco più di due chilometri dalle Balze e vi si accede per una mulattiera attraverso una faggeta. La limpida polla sgorga a circa 1200 metri fra il muschio e l'erba, scorre e

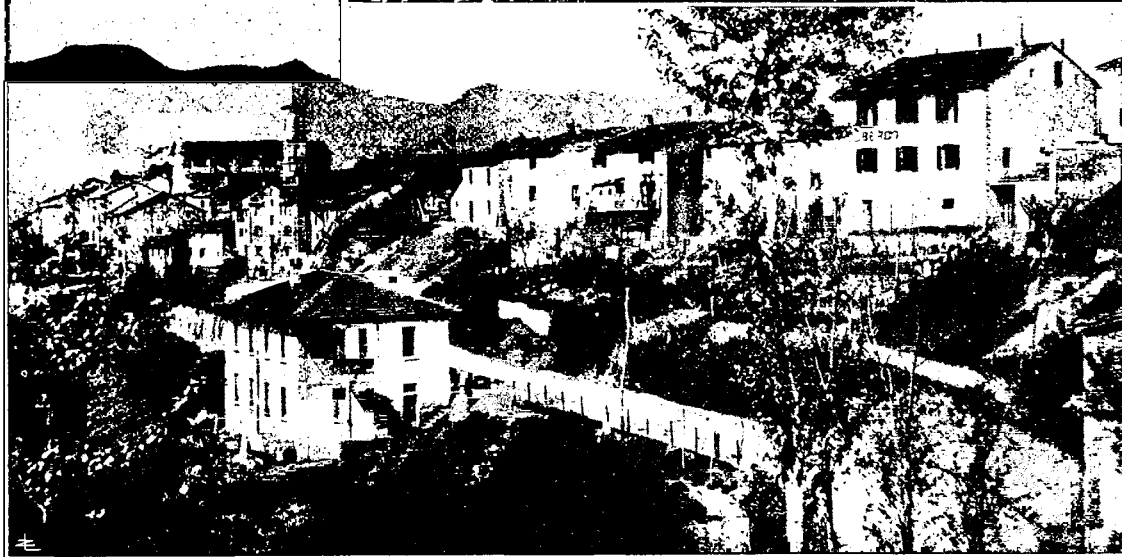
SOPRA: IL « FOSSO DELLA VECCHIARELLA » COL VIADOTTO OMONIMO. AL CENTRO: IL PONTE SUL SAVIO. SOTTO: IL VIADOTTO SUL FOSSO DI MALAGAMBA.

SOPRA: IL VALICO DI MONTECORONARO (M. 801). - AL CENTRO: LE BALZE DI VERGHERETO (M. 1091). - SOTTO: VERGHERETO (M. 872).

s'ingrossa, alimentata da altri rivoli d'acqua cristallina e pura, sfavilla sotto le cortine dorate dei grandi alberi e s'avvia alla mèta lontana.

Qui il 15 agosto 1934-XII avvenne il raduno escursionistico per la « Sagra del Tevere », allo scopo di inaugurare una stele, decorata da fasci littori, da teste di lupo e da una aquila (modellate queste dal prof. Casalini di Forlì), volta col rostro verso Roma e in atto di spiccare il volo. Vi si legge:

QUI NASCE IL FIUME SACRO
AI DESTINI DI ROMA
O. N. D.
XV AGOSTO MCMXXXIV XII E. F.

Il gioco di luci e d'ombre e il paesaggio superbo dànno maggior risalto e maggior fascino al nastro d'argento che allaccia la terra del Duce con l'Urbe, cuore antico e nuovo della Patria.

LA CASCATA DELL'ALFERELLA NEI DINTORNI DEL MONTE FUMAIOLO.

(Arch. Fot. del T. C. I.)

Non possiamo chiudere queste brevi note illustrative senza aver detto che la Tebro-Romagnola, strada bellissima e suggestiva, viene percorsa spesso dal Duce, che da Roma, in auto, si reca in Romagna, alle Caminate. Recentemente, il Capo del Governo ha sostato brevemente per due volte a Verghereto, e respirando a pieni polmoni l'aria balsamica di questi monti, si è indugiato ad ammirare gl'imponenti paesaggi di questa terra feconda, abitata da gente prolifica e laboriosa.

Il valico di Verghereto, a confine della provincia di Forlì, è stato aperto al transito nell'anno XI, e la nuova arteria, oggi molto frequentata, avrà maggiori sviluppi allorquando, (il giorno non è forse lontano) diventerà una grande strada turistica nazionale, in quanto che allaccia, per le valli del Savio e del Tevere, il nord-est d'Italia con la Capitale, per la via più breve.

Le superbe bellezze della Romagna montana, dal Fumaiolo al Còmero, dall'Aquilone alla Cella, dalle Balze alla Moia, attraggono, seducono.

La rinascita dell'Italia fascista ed imperiale, miracolo di tenace lavoro, di eroismo e di saggezza, si manifesta specialmente attraverso le grandi opere stradali che potenziano la vita rurale, accelerano il traffico in regioni già una volta segregate dai grandi centri di attività. Le opere di rimboschimento e di sistemazione idraulico-forestale, iniziate pochi anni or sono, dànno un aspetto nuovo alle montagne rinverdite ed alle terre redente dalle disciplinate acque del Savio e del Tevere.

Nel fervore della nuova vita il ritmo del lavoro non ha soste.

UMBERTO CONSOLE

L'AVVENIRE DEL TURISMO IN AFRICA ORIENTALE

L'AUTO SALE VERSO PASSO MECAN (2462 M.). *(Fot Caruzzi)*

Quando il turismo in Africa Orientale era più letteratura inconcludente che altro, fu merito del Touring aver condotto a termine una crociera che, per i tempi e le difficoltà logistiche, potè considerarsi un successo. Infatti, quella schiera di croceristi — vecchia guardia di tutte le escursioni a lungo raggio organizzate dal Sodalizio — che all'alba del 16 novembre 1932 sbarcarono dal *Crispi* a Massaua, rientrando poi in Italia per la via del Sudan, rimase un esempio isolato.

Veramente, fu dopo la grande guerra che si cominciò a parlare della necessità di far conoscere ad un notevole numero di Italiani le nostre due colonie più lontane; ma prima ancora che se ne scrivesse, il turismo aveva fatto in Eritrea la sua timida apparizione, ad iniziativa dei funzionari inglesi, che venivano a passare l'estate ad Asmara quando la sterlina era in vantaggio sulla lira, esempio seguito da quelli russi, che mandavano dall'Arabia nella capitale dell'Eritrea (unica città immune dai calori torridi e provvista di tutte le comodità moderne) le proprie famiglie a passarvi qualche mese. Allora cominciavano ad essere tracciate le prime piste su terreno allo stato naturale, praticabili solo durante la stagione asciutta, e l'automobilismo, sempre più diffuso, portava nel bassopiano occidentale, durante il Natale o il Capodanno, schiere di cacciatori o di semplici escursionisti della stessa colonia.

Molte le cause che impedivano il concorso di visitatori in Eritrea e in Somalia, prima della guerra italo-abissina. Innanzi tutto, le tariffe elevate e veramente proibitive. Basti dire che il passaggio Genova-Massaua, in Iª classe, costava circa tremila lire sul postale diretto; mentre con poco più di

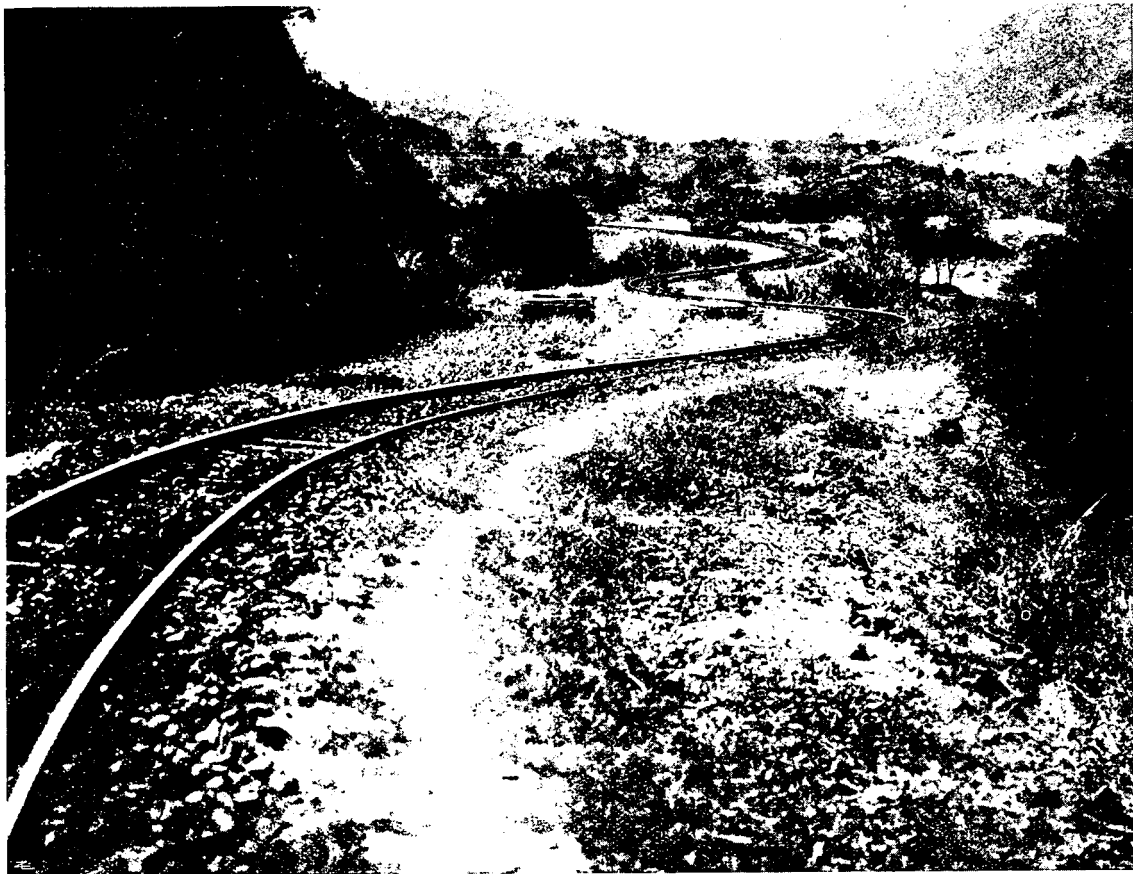
I CROCERISTI DEL TOURING RENDONO OMAGGIO AI CADUTI DI DOGALI (NOV. 1932).

QUESTA CARATTERISTICA VEGETAZIONE SEGUE I FIUMI DEL VERSANTE INTERNO.

cinquemila si andava dall' Italia al Giappone.

Inoltre, il numero limitatissimo di bianchi in colonia non poteva certo contribuire alla conoscenza delle nostre terre d' oltremare, come, per esempio, accade per la Libia, divenuta ormai familiare ad un gran numero di Italiani. Senza poi contare le scarse nozioni che, in generale, si avevano in Italia dell'Eritrea e della Somalia.

Oggi, le linee aeree, gli scali obbligatori a Massaua dei piroscafi celeri per l'Estremo Oriente (ed anche ad Assab di quelli diretti in Somalia), l'estendersi della rete stradale, che va allacciando con rapidità prodigiosa i centri più importanti del nuovo Impero, hanno non solo avvicinato l'Africa Orientale alla Madrepatria, ma resi anche più accessibili gli estremi confini delle vecchie colonie a quegli stessi residenti che erano avvezzi a considerare le distanze in rapporto alle difficoltà di superarle: ciò che soltanto fino a due anni fa sarebbe stato un sogno, per le limitate finanze coloniali, per lo scarso numero di abitanti bianchi e per l'esiguità del traffico, oggi diventa realtà, magnifica realtà, che supe-

DINTORNI DI ADUA CHE ATTENDONO D'ESSERE TRASFORMATI IN PARCHI E GIARDINI RICCHI D'OMBRE E DI PROFUMI. *(Fot. Cesano)*

LA FERROVIA MASSAUA-ASMARA S'APPROSSIMA A GHINDA CON QUESTO TRATTO SERPEGGIANTE. *(Fot. Castaldi)*

ra le più ardite speranze e si va concretando ogni giorno a vista di occhio.

Lungo le linee delle grandi vie di comunicazione, tracciate idealmente dal Duce subito dopo la fine vittoriosa della guerra, va intanto rapidissimamente stendendosi la massicciata stradale, e l'imaginazione, senza grande sforzo, può figurarsi le centinaia di automobili che, fra non molto, percorreranno le vie imperiali e lo sviluppo che in tutto il vasto territorio potrà prendere il turismo fra alcuni anni. Certo, le difficoltà da superare sono numerose. Nell'avanzata che la nostra organizzazione civile va compiendo, tutto è da costruire ex-novo: strade, case, acquedotti, ospedali, caserme. Ma il fervore che anima ogni settore di attività è non meno grandioso.

Per limitarci al turismo, tutti hanno appreso con gioia che il Consiglio dei Ministri, in una sua recente adu-

UN PITTORESCO ANGOLO DI MASSAUA. *(Fot. A. Minissale)*

UNA BREVE FERMATA SULLA LINEA FERROVIARIA GIBUTI-ADDIS ABEBA.

nanza, ha approvato lo schema di decreto legge che stabilisce uno stanziamento di 11 milioni e mezzo per la costruzione e gestione di alberghi in A. O. E' già un inizio poderoso. A seguito di questo provvedimento si sono già costituite due Società: una immobiliare e di costruzione, l'altra, di gestione: sorte col rispettivo capitale di 12 milioni e di 1 milione e 800 mila lire, esse potranno poi assumersi, sempre col controllo dello Stato, tutto il restante capitale necessario per provvedere al vasto fabbisogno alberghiero dell'Impero: entro l'anno, la prima aumenterà il capitale a 100 milioni, la seconda a 15: e già si parla della costruzione, nel più breve termine possibile, di 21 alberghi e, in un tempo prossimo, di altri 24.

Si comincerà con Massaua, dove non potevano albergare più di 25 persone, un numero cioè proporzionato ai 2000 forestieri circa che vi giungevano annualmente e che ora, invece, vi arrivano ogni settimana. Ma in breve, un albergo con un centinaio di letti sorgerà non lontano dal palazzo del Residente, semplice sì, ma razionale e provvisto d'ogni comodità, compresa una doccia per ogni camera e un impianto per l'aria condizionata, che renda sopportabile le più alte temperature.

In breve, si è detto? Ma quando, propriamente? Il 4 giugno di quest'anno. Il giugno, anzi, potrà dirsi il mese degli alberghi, perchè ne vedrà sorgere altri due più modesti ad Assab, con 50 camere in tutto. E così, questo lembo di costa africana, con-

TIPICO ASPETTO DEL PAESAGGIO ETIOPICO: A 1700 M., LUNGO LA LINEA FERROVIARIA GIBUTI-ADDIS ABEBA. *(Fot. A. Minissale)*

LA GENERAZIONE INDIGENA CHE CRESCENDO SOTTO IL SEGNO DEL LITTORIO VEDRA' COMPIERSI IL PRODIGIO DELLA MILLENARIA CIVILTA' ROMANA SULLA DESOLATA BARBARIE DELLA SUA TERRA. *(Fot. ing. Bulano)*

GLI ARDITI TORNANTI DELLA STRADA, VERSO PASSO ALAGI. (*Arch. Fot. T. C. I.*)

siderato finora inospite, diverrà presto uno dei più attraenti della Colonia, provvisto di aeroporto — già esistente — di stazione sulla ferrovia che unirà Assab a Dessiè, di una rotabile che condurrà verso il cuore dell'Impero, ecc.

L'albergo Hamasièn di Asmara è in corso di ampliamento, ed alberghetti moderni di piccola potenzialità (15 o 20 camere ciascuno) sorgeranno poi ad Adua, Adigrat, Macallè, Axum, Dessiè, Sardò.

Nè si pensa soltanto ai forestieri. Ad Harar, un minuscolo albergo, gestito a cura del Municipio, sta trasformandosi a ricovero per gli indigeni, mentre per i bianchi si lavora a costruirne uno nuovo, più comodo e spazioso. Diredaua, che ne ha già quattro assai modesti, ne vedrà presto in esercizio un quinto molto più comodo e spazioso, come un altro ne sorgerà presso i due laghetti in cui si specchia Aramaia.

Un programma di costruzioni alberghiere si avrà ben presto anche per l'Ovest e comincerà ad attuarsi ad Ambò, non lontano da Addis Abeba, dove si tratta di offrire ospitalità a coloro che frequenteranno le vicine acque termali (vedi « Addis Abeba e le sue terme », nel numero di febbraio de *Le Vie d'Italia*).

Nella capitale, sono già passati all'azienda alberghiera parastatale tre alberghi: l'*Imperiale*, già proprietà dell'imperatrice Menen e luogo di ritrovo della gioventù che poteva darsi bel tempo, poi quartier generale dei nostri corrispondenti di guerra ed ora destinato alla demolizione, per far luogo ad un vero « grande albergo » moderno; la *Mascotte*, piccolo nido di sette camere nascosto nel folto del bosco, dove amavano rifugiarsi per convegni galanti i consiglieri europei della Corte etiopica, ed anch'esso in corso di ampliamento; infine, l'*Europa*, già proprietà di Ras Hailù, a cui Tafari lo fece confiscare per farne l'albergo delle terme, e che ora sta subendo un processo di trasformazione *ab imis*.

Ciò detto, non si deve tacere, ad evitare facili illusioni, che sarebbe un errore pretendere che in ogni remoto angolo delle nuove terre debba sorgere una casa in muratura, che dia ospitalità ai passeggeri d'occasione, specialmente a quelli venuti in gita di piacere dalla Madrepatria, curiosi di visitare gli angoli meno battuti e più caratteristici delle nostre colonie. Alberghi di questo tipo costituirebbero un'impresa passiva, destinata al fallimento fin dal suo nascere. Si è dimostrato piuttosto di grande utilità, in altre colonie europee, l'uso del campeggio mobile, perfettamente organizzato da apposite compagnie, specie da quelle che nell'Africa Orientale Britannica indicono partite di caccia grossa.

Mentre si attua il programma stradale e alberghiero, si darà vita alle organizzazioni accessorie sulle lunghissime vie imperiali: rifornimenti di benzina, autorimesse, ecc. La organizzazione turistica di itinerari, di programmi di viaggio, di servizi di biglietteria,

di collegamento tra Impero e Madrepatria è altresì in via di attuazione: la Compagnia Italiana del Turismo ha aperto uffici all'Asmara, ad Addis Abeba, a Gibuti. Questi uffici, che hanno pure la rappresentanza dei servizî del Touring, avranno modo di seguire lo sviluppo delle grandi opere pubbliche e di tenersi pronti ad agire non appena si potrà iniziare il lavoro. Del resto, come è noto, il primo viaggio collettivo in A. O. sarà organizzato dal T. C. I. e dalla C. I.T., cordialmente associati per il migliore svolgimento del nobilissimo programma. — Quando verrà effettuata l' interessante crociera? — ci si chiede anzi da molte parti. Impossibile precisare; ma può darsi che la fine del 1937 o l'inizio del 1938 vedano l' attuazione di questo progetto.

Una volta, dunque, che le strade principali saranno compiute, che parecchie decine di migliaia di connazionali si saranno sistemati nelle nuove terre, e alla vita precaria di questi tempi di preparazione si sarà sostituita quella più calma e regolare dei centri stabili, con una popolazione che comincerà a considerare l'Africa come nuova patria di elezione, il turismo potrà svilupparsi nelle due forme del movimento interno e di quello che dall' Italia e dall' estero porterà gruppi di visitatori nell'Impero.

Esaminando i vari aspetti di questo previsto e auspicato movimento turistico, diremo anzitutto che l'Africa Orientale Italiana, con le sue strade nuovissime, ottimamente tracciate, attraverso paesaggi di un fascino singolare, diverrà il paradiso dell' automobilismo, poichè l'automobile si manifesta il solo mezzo di locomozione adatto a superare notevoli distanze su strade ben mantenute, dove manca una rete ferroviaria adeguata.

DIRE DAUA: L'OMBROSO VIALE E LA PIAZZA DEL MERCATO. *(Fot. A. Minissale)*

Primo esempio di traffico automobilistico a favore del turismo etiopico è l'attuale istituzione di un regolare e comodo servizio passeggeri, con autopullman, tra Massaua ed Addis Abeba e tra Massaua e Gondar.

Ma, per rimanere nel campo del turismo individuale, la più efficace spinta a raggiungere le terre dell'Impero, trasbordandovi magari la propria auto (ed ecco profilarsi l'importante problema, per le Compagnie di Navigazione, del trasporto di auto private) verrà dal desiderio di conoscere qualche parte almeno dell'immenso paese conquistato dal valore dei nostri soldati, esecutori strenui della indomita volontà del Duce.

Nella stagione di Natale, stagione di vacanze e di minor caldo sulle coste, la popolazione più vicina al mare si sposterà per i bagni e per riposare l'organismo in una pressione atmosferica più conforme al clima d'origine. Migliaia di chilometri di strade perfette invoglieranno gli automobilisti, durante le ferie, allo sport del campeggio e alla visita della parte dei nostri possedimenti prossima a quella di residenza: tre o quattro giorni basteranno, con una macchina ordinaria, per recarsi da Asmara ad Addis Abeba. La camionabile che deve congiungere queste due città è in

LA PITTORESCA STRADA CHE DA QUORAM CONDUCE AGLI INCANTI DEL LAGO ASCIANGHI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

istato di avanzata costruzione: fino a Quoram è già bitumata e si può percorrere con ogni tempo; da Quoram a Dessiè la bitumazione è in corso; da Dessiè ad Addis Abeba il lavoro ferve intenso, specie a scavare la galleria che deve evitare la salita delle Termaber. La strada, di grande traffico, sarà compiuta e percorribile prima della stagione delle grandi piogge. Vi lavorano ben 30.241 operai, di cui 21.800 italiani e 8450 indigeni.

Prima dell'inizio delle piogge sarà pronta anche la strada Asmara-Axum-Mai Tinchet-Debarech-Gondar (km. 580). Notevole, in essa, il grandioso ponte sul Tacazzè, di oltre 100 metri di luce. Da Agussè (il tratto Asmara-Agussè è già completamente bitumato) a Debarech lavorano 11.000 operai e soldati: nell'ultimo tratto dallo Zerimà a Debarech le opere da eseguire sono quanto mai difficili, dovendosi vincere i 500 metri di dislivello fra Debivar e Uolchfit, dove gli operai sono costretti a lavorare legati a funi.

Durante i calori estivi, i funzionari e gli abitanti di Massaua, di Assab, di Mogadiscio e di altre località potranno mandar la famiglia a respirare l'aria più fresca dell'altopiano, in estate particolarmente gradevole per effetto delle grandi piogge. Asmara, i dintorni di Harar, specialmente le sponde dei laghi di Aramaia, alcuni luoghi del versante dell'Auasc, tra i 1500 e i 2000 metri, diverranno i centri dove si organizzerà la industria dell'ospitalità estiva, che non mancherà di attrarre gli stranieri delle contermini colonie e i diplomatici e commercianti europei, costretti a dimorare a Gedda, a Hodeida, ad Aden, in clima caldissimo. A questo proposito, non è difficile prevedere che noi avremo in Africa dei posti di villeggiatura invidiati e ricercati.

Qualche tentativo si era fatto anni addietro ad Asmara, per attirarvi gli stranieri dei territori contermini, e col Governo inglese del Sudan si era giunti ad un accordo, tuttora in vigore (ma caduto in disuso fin dal delinearsi del conflitto italo-etiopico), grazie al quale i funzionari delle amministrazioni coloniali italiana e britannica godevano sulle ferrovie delle due colonie del ribasso del 50 %. Ma questo tipo di movimento è soggetto alle variazioni monetarie; infatti, il promettente afflusso di forestieri verso l'Eritrea si estinse da sè, per effetto del cambio sfavorevole della sterlina rispetto alla lira, quando si pensava di aumentarlo con una campagna pubblicitaria.

Ai lettori di questa rivista interessa però maggiormente conoscere quel che l'Impero potrà offrire ai turisti italiani che vorranno recarsi in viaggio di piacere in Africa.

Mezzi indispensabili per attirare il turista saranno i ribassi delle tariffe e la speciale attrezzatura delle navi adibite ai viaggi nel Mar Rosso. Durante questa campagna africana, le navi-ospedale, con gli ambienti interni isolati e refrigerati, col cambio meccanico dell'aria umidificata al punto giusto, offrirono ai nostri feriti ed infermi un'atmosfera confortevole e grata, che faceva dimenticare il calore e il riverbero accecante del di fuori. Questa attrezzatura sarà certamente estesa alle navi di linea, sacrificando il lusso superfluo, che si addice di più alle linee del Nord Atlantico, a causa della concorrenza e delle particolari esigenze della clientela straniera.

La caccia sarà, per gli appassionati, l'at-

REGOLARI SERVIZI AUTOMOBILISTICI SI SVOLGERANNO SULLE MAGNIFICHE ARTERIE CHE IL PICCONE DEI NOSTRI SOLDATI E OPERAI...

... HA CREATO SULLE ASPRE PISTE NEGUSSITE. *(Fot. ing. Bulano)*

trattiva maggiore: senza dubbio, anche nel nostro Impero sorgerà qualche organizzazione per accompagnare l'impaziente metropolitano incontro al leone e all'elefante. Il Governo fascista prenderà certo tempestivi provvedimenti perchè una severissima disciplina e l'elevatezza delle tasse per le licenze impediscano lo spopolamento delle plaghe più ricche.

Certo, anche quando, con aerei celerissimi, il viaggio Roma-Addis Abeba non durerà che una quindicina di ore di volo effettivo, anche quando la durata del percorso marittimo sarà ridotta, per tutte le navi della linea, a cinque giorni invece di otto, e le tariffe saranno abbassate a limiti ragionevoli, un viaggio di piacere nell'Impero non sarà alla portata di tutti e l'Etiopia non potrà diventare tanto presto mèta di viaggi in grandi masse, come è avvenuto per la Libia. Su questo punto non c'è da farsi illusioni: la spesa sarà sempre ingente. Molto si potrà risparmiare nel tempo, per modo che, in un minimo di venticinque giorni o un mese, il viaggiatore frettoloso possa venire, vedere qualcosa e tornarsene in Italia. Ma per attraversare una così lunga distanza come un bolide, è meglio non mettersi neanche in viaggio.

Anche quando questi miracoli della velocità saranno possibili, nei vecchi, che vivono in Africa da decenni, accanto alle corse a cento all'ora sui rettifili, e alle distanze percorse freneticamente, resterà la nostalgia delle carovane a dorso di mulo,

NUOVO PONTE COSTRUITO SUL MAI BELA, LUNGO LA STRADA CHE DA ASMARA CONDUCE A CHEREN. *(Fot. Marcellini)*

quando l'Africa, appena intaccata dall'espansione bianca, serbava la sua virginea genuinità; come noi sentiamo il profumo inimitabile, attraverso le note di Heine e di Goethe, dei viaggi in diligenza, durante i quali il paese attraversato si poteva studiare a fondo, nello spirito intimo e nei particolari più reconditi, soffermandosi alle poste per cambiare i cavalli, pernottando nelle locande ove spirava ancora un profumo di famiglia, o facendo arrestare i postiglioni in piena campagna per ammirare uno di quegli spettacoli pastorali tanto cari ai romantici nostri nonni.

Ma l'Africa italiana, finchè il rullo eguagliatore della modernità meccanica non ne avrà cancellato gli aspetti più originali, offrirà al viaggiatore intelligente qualcosa di diverso dai viaggi internazionali, a cui si è accennato di sopra. Occorre però, prima di tutto, che il suo futuro visitatore abbia, per così dire, un'adeguata preparazione spirituale, (oltre che le disposizioni intellettuali per godere a pieno di un viaggio di tal misura), una preparazione che non lo conduca alle delusioni attraverso gli ampollosi panegirici, ma gli presenti una esposizione onesta ed obiettiva di quello che vedrà. Al Touring si apre un vasto campo di benemerita attività. La *Guida dell'Impero,* già in corso di compilazione, sarà il primo atto della preparazione spirituale a cui accenniamo più sopra.

Al turista pensoso, che vorrà uscire dagli itinerari prestabiliti e schivare i ciceroni a ripetizione, i quali non mancheranno di pullulare; al turista curioso di osservare, con spirito di disinteressata comprensione, alieno dai pregiudizî inveterati della sua razza, gli aspetti della natura e degli uomini nel vasto territorio, il sentirsi, in certi luoghi, ricondotti alle istituzioni del tempo di Omero, i cui eroi sembrano rivivere nei chiomati viandanti delle savane occidentali, armati di scudo e lancia, lo squallore inumano della Dancalia, l'incanto dei laghi equatoriali, le belve non ancora sospettose dell'uomo e delle sue insidie, il rosseggiare delle ambe nei tramonti dell'altopiano, le precipiti pendici del suo lembo orientale, che richiamano visioni dantesche, lasceranno un ricordo indimenticabile.

ANTONINO MINISSALE

Vita del Touring

Un augusto Socio del T. C. I.: Sua Altezza Reale il Principe di Napoli

Sua Altezza Reale il Principe di Piemonte ha gradito il proposito del Touring Club Italiano di iscrivere tra i suoi Soci l'augusto Infante aggiuntosi felicemente alle sorti della gloriosa Dinastia Sabauda, all'alba dell'Impero, fondato dal Duce.

La grande Famiglia del Touring, che tanta fede italica comprende e svolge nella sua sempre nuova attività, è lieta e orgogliosa che l'augusto Erede si affacci alla vita del suo popolo anche sotto gli auspici d'una tal fede che, ispirandosi alle bellezze e alle grandezze della terra e della storia d'Italia, operi fin d'ora con arcano influsso sullo spirito inconsapevole di Lui, preparandolo a riconoscere un giorno con più pronta consapevolezza la gran Madre.

Sboccando dalla fanciullezza in una Sua precoce gioventù, incamminandosi per tempo lungo le vie d'Italia e del Mondo, fra le memorie e i portenti della storia, dell'arte, della natura, il quarto Emanuele vi rintraccerà, rinnovandole, le orme del regale Trisavolo, addestrantesi, nelle ardue cacce delle convalli aostane, ai cimenti delle guerre liberatrici; ricomporrà i bivacchi disseminati dal Duca avventuroso per le bianche latitudini boreali e tra le flore della fecondata Somalia; dalle moli del Ruwenzori possente ai ghiacciai del gigantesco Imalaia; ricercherà le orme del Re Soldato sui monti e lungo i fiumi sacri che furono baluardi insormontabili nella Grande Guerra; rievocherà in preghiera lo spirito dell'eroico Avo materno, che creava ascensioni fatte immortali nel tempo quando riconsacrava la corona in cospetto ai templi dolomitici e la santificava procombendo dai roccioni di Marche-les-Dames.

A proposito dell'obelisco di Axum

Un articolo del nostro Consigliere prof. Aristide Calderini, pubblicato ne « Le Vie d'Italia » (luglio 1936-XIV) illustrava in succinto gli obelischi di Axum, soffermandosi a considerare specialmente il maggiore di essi, abbattuto nella piana deserta, tra povere capanne d'indigeni.

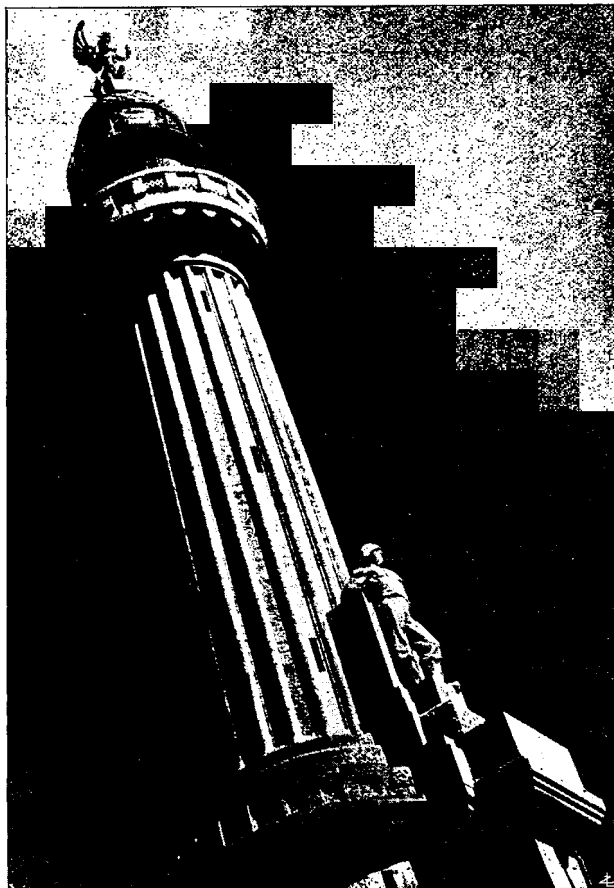
A proposito della grande stele, l'illustre nostro Collaboratore avanzava questa formale proposta: « Come dall'Egitto romano trassero gl' imperatori, Augusto in primo luogo, gli obelischi egiziani, ed anche il maggiore, ad adornare i circhi e gli edifici di Roma universale, l'Italia tragga dall'Etiopia italiana l'obelisco axumita più alto del mondo per le sue piazze nuove, in continuità ideale di tradizione e di significato fra l'antica gloria dell'Impero e la sua gloria nuova ».

La proposta caldeggiata da « Le Vie d'Italia » fu accolta e in breve attuata. E' ormai noto, infatti, che il 1° marzo la grande stele di Axum giungeva a Roma, per essere collocata in uno dei luoghi più caratteristici e significativi della zona imperiale dell'Urbe e precisamente sul piazzale in cui sbocca la via dei Trionfi e dove avrà inizio la nuova grande via imperiale verso il mare. Il 9 maggio, primo annuale della proclamazione dell'Impero, l'obelisco ricostituito si ergerà nel cielo di Roma.

Periplo d' Italia ed Escursione nella Venezia Giulia — 2-11 maggio XV

La Venezia Giulia merita un posto d'onore tra le regioni d'Italia. Opere d'arte e bellezze naturali la raccomandano alla nostra ammirazione; ma più ancora parlano al nostro cuore il dramma della sua vigilia e lo strazio della grande Guerra.

Il Touring, che altre volte guidò i propri Soci verso questa terra splendida e sacra, vi torna oggi con animo più sereno, nella raggiante luce

TRIESTE - IL FARO DELLA VITTORIA. *(Fot. Stefani)*

dell'Impero. Il nuovo ciclo guerriero della Patria non s'iniziò dall'Isonzo e dal Carso?

Ma i partecipanti all'Escursione del prossimo maggio non saranno chiamati soltanto a un rito di fede: se i ricordi creeranno una specie di atmosfera eroica attorno a questa nostra manifestazione, è però certo che essa offrirà le maggiori attrattive del diporto.

Basti pensare che la gita si inizierà col Periplo delle coste della Penisola a bordo della motonave « Victoria », una delle più lussuose e veloci del mondo. Partiti da Genova il 2 maggio, gli Escursionisti vivranno per tre giorni l'incomparabile vita del mare, con tutte le soddisfazioni, e per alcuni forse le rivelazioni, che il trattamento delle classi superiori comporta.

ABBAZIA. (Arch. Fot. T. C. I.)

A Napoli avrà luogo una sosta di poche ore, che consentirà una breve visita alla città. Poi di nuovo in navigazione, fino a Trieste, meta del nostro viaggio marittimo.

Il giorno 5 sarà interamente dedicato alla « fedele di Roma », di cui verranno visitate le cose più notevoli e significative, dalla Basilica di S. Giusto al monumento a Oberdan, al Faro della Vittoria, al Castello di Miramare. La mattina del 6, a bordo di comodi torpedoni, si visiteranno i Campi di Battaglia del Medio e Basso Isonzo: Gorizia, Monfalcone, Redipuglia, Doberdò, S. Michele, Sabotino, Oslavia, sono nomi che parlano al cuore dei reduci non meno che a quello dei giovani cresciuti nel clima eroico del Fascismo. Ma oltre che rivivere la grande epopea e rendere omaggio alla gloria dei Caduti, gli Escursionisti potranno rendersi conto della prodigiosa risurrezione di quelle terre martoriate: edifici, ponti, strade, paesi interamente ricostruiti o addirittura sorti dal nulla; impianti industriali in piena efficienza attesteranno la potente opera del Regime, suscitando un vivo orgoglio patrio. Particolarmente interessante riuscirà la visita ai grandi cantieri navali di Monfalcone, da cui scendono in mare le magnifiche navi che tutto il mondo ammira.

Il 7 Maggio avrà inizio il giro dell'Istria. La penisola « nobilissima », che a Gabriele d'Annunzio richiamava l'immagine non soltanto figurativa del « cuore pesto », svelerà ai visitatori le sue molteplici attrattive: da quelle del sottosuolo, che hanno in Postumia e in S. Canziano due centri di fama mondiale, a quelle, splendenti di luci e austere di marmi, delle cittadine costiere, a cui ben s'addice la qualifica carducciana di « gemme del mare ». Capodistria, Pirano, Parenzo, Rovigno, Pola, per non citare che le maggiori, associano alla leggiadria della loro posizione naturale una grazia architettonica così schiettamente veneziana, che par talvolta di trovarsi all'ombra del campanile di S. Marco. E anche qui richiami di austerità, dalle vestigia romane di Pola, alla basilica Eufrasiana di Parenzo, all'umile casa dell'Eroe istriano più rappresentativo: Nazario Sauro; superbe manifestazioni di attività umana, culminanti nel bacino carbonifero dell'Arsa, che l'Italia fascista ha potentemente valorizzato, e in quella organizzazione alberghiera di gran classe, di cui gli Escursionisti faranno una esperienza diretta, e certo deliziosa, alloggiando nei più lussuosi ambienti di Portorose, Brioni e Abbazia. Si aggiunga la bellezza del paesaggio, in tutta la gamma di forme e di colori che si svolge dal monte al mare, dai colli rivestiti di verde e di fiori all'austera nudità del Carso, dalla fastosa bellezza della Riviera Liburnica all'aerea solitudine del Monte Maggiore, titanico balcone sull'Istria e sul Quarnaro. Le visioni dei canali del Quieto, di Leme, dell'Arsa e di Fianona non saranno facilmente dimenticate.

La visita di Fiume, che avrà luogo il 10 maggio, ricondurrà in quell'atmosfera eroica che già accolse la comitiva sull'Isonzo, all'inizio dell'Escursione. Poi dalla « Olocausta » si riprenderà la marcia per l'ultima fase del giro. Mentre un gruppo di Escursionisti, più amanti della montagna, raggiungerà dal Rifugio « Guido Rey » la vetta del Monte Nevoso (m. 1796), gli altri proseguiranno per Villa del Nevoso e San Pietro del Carso sino a Postumia, ove tutta la comitiva si ricongiungerà per la visita di quel prodigioso mondo sotterraneo, la quale apparirà a tutti come il più degno suggello della manifestazione.

La sera dell'11 maggio, a Trieste, l'Escursione avrà termine; ma quanto di bello e di edificante si sarà visto e goduto resterà indelebile nell'animo di ognuno, e alimenterà forse nel tempo il desiderio di tornare in quella Terra splendida e gloriosa, che seppe riscattare col sangue la propria italianità.

Potremmo dire che lassù, tra l'Isonzo e il Quarnaro, è, in sintesi, l'Italia: nello spirito e nella bellezza.

Il programma particolareggiato dell' Escursione-Crociera viene inviato gratuitamente a richiesta. Chi lo desidera, potrà partecipare anche soltanto al Periplo o all'Escursione nella Venezia Giulia, ma non sapremmo raccomandare abbastanza di compiere l'intero itinerario, che offre l'opportunità di godere, nel giro di pochi giorni, di tante e così vive sensazioni.

Un' altra interessante Escursione in Umbria 25 luglio - 1 agosto XV

La prima Escursione in Umbria, organizzata dal Touring nel 1930, destò tale entusiasmo nei partecipanti e così vasta eco nella massa dei Soci, che verrà quest'anno ripetuta, con un'itinerario ancora più interessante. Il viaggio avrà luogo nella stagione estiva, anche per aderire al desiderio espressoci in molte occasioni dalla classe degli insegnanti e degli studenti.

L'organizzazione di questa manifestazione procede alacremente e nel prossimo numero daremo su di essa diffuse notizie.

Campeggio al Monte Rosa e Marcia Turistico-Alpinistica nelle Dolomiti

Ai Soci che amano la montagna il Touring offre quest'anno l'opportunità di partecipare a due manifestazioni che si svolgono nelle regioni più pittoresche e maestose delle nostre Alpi.

Il XVI Campeggio, come abbiamo già annunciato, sorgerà presso il Monte Rosa, alla testata della Valle d'Ayas, nel magnifico pianoro di Verra, a 2047 m. La località prescelta, attigua a magnifiche foreste di larici e di pini, pur essendo distante meno di un'ora dalla borgata di St. Jackes d'Ayas, ove termina la strada carrozzabile, e poche decine di minuti dai pittoreschi casolari di Fiéry e Résy, ha tutta la maestà dell'alta montagna, incoronata com'è dalle candide cime ghiacciate che uniscono il Cervino al Rosa e lambita dal maestoso ghiacciaio di Verra, ai piedi del quale, presso un'aspra morena, occhieggia il caratteristico Lago Bleu.

Il XVI Campeggio avrà inizio a fine luglio, e per oltre un mese accoglierà nelle sue candide tende ospitali i vecchi fedeli campeggianti e le nuove reclute che, come ogni anno, diventano sin dai primi giorni entusiasti cittadini di questa Tendopoli modello.

Nella prima quindicina di Settembre, poi, i buoni camminatori saranno chiamati a raccolta a Bolzano per partecipare ad una Marcia Turistica sino a Cortina d'Ampezzo, attraverso i Gruppi del Catinaccio, del Sasso Lungo, Sella, Marmolada e Tofane; i passi di Sella, Pordoi, Campolongo e Falzarego; le idilliache praterie e foreste dell'Alpe di Siusi, i centri turistici di Canazei, Arabba, Cortina d'Ampezzo. Tutto quanto insomma di più meraviglioso e allettevole offrono le Dolomiti Occidentali.

La carovana verrà divisa in due gruppi: uno dei «turisti» effettuerà il percorso in cinque tappe facili e agevoli, accessibili a chiunque, senza pregiudizio di limiti d'età, sia dotato di buoni garretti; l'altro — dei «turisti alpinisti» — seguirà lo stesso itinerario, nel quale però saranno inserite le traversate del Gruppo del Sasso Lungo per la Forcella delle 5 Dita, quella della Marmolada da Contrin a Fedaia e quella del Gruppo di Sella per la più alta Cima del Boè. L'intera carovana, prima di concludere la sua Marcia a Cortina, sosterà sulla mozza Cima del Col di Lana.

La Marcia si snoderà da un Rifugio all'altro, fra i più belli e comodi delle Alpi, veri alberghi di alta montagna: Città di Bolzano al Monte Pez, Passo di Sella, Marmolada alla Fedaia, Contrin, Savoia al Pordoi, Boè al Campolongo, Pralongià, ecc.

Il Touring fra gli studenti

Il prof. Armando Pellati, nostro egregio Console Scolastico per il Liceo-Ginnasio Pareggiato «S. Carlo» di Modena, ci segnala quanto segue: «Nella mia Scuola i Soci vecchi e nuovi del T. C. I. sono 170 su 274 allievi, e cioè il 62 %. Gli Insegnanti sono tutti associati».

Aggiungiamo che non pochi sono gli Istituti medi d'Istruzione nei quali il numero degli inscritti al nostro Sodalizio è assai rilevante. Indichiamo, ad esempio, i seguenti:

— R. Istituto Tecnico Commerciale «G. De Felice Giuffrida», di Catania,

— R. Istituto Magistrale «E. Pimentel Fonseca», di Napoli,

— R. Istituto Tecnico Industriale «P. Delpiano», di Torino,

— R. Istituto Tecnico Industriale «C. Bazzi», di Milano,

dove il Touring è rappresentato rispettivamente dai sigg. prof. Giuseppe Motta, prof. Salvatore Florio, dr. prof. ing. Umberto Canuto, prof. Giordano Peyrani.

Ma per questi Istituti manca a noi uno dei termini di confronto, e cioè il numero totale degli allievi facenti parte degli Istituti stessi, per poter stabilire la percentuale degli Associati.

Se i nostri egregi Consoli Scolastici ci faranno le opportune segnalazioni, ben volentieri pubblicheremo, a titolo di onore, il nome degli Istituti e dei rispettivi Consoli che maggiormente si distinguono per numero di alunni aderenti al T. C. I.

La "Campagna del mezzo milione"

Un pensiero riconoscente agli amici del Touring che conducono, in sempre maggior numero e con solerzia instancabile, la bella battaglia per elevare a mezzo milione il numero dei Soci. Non siamo lontani dalla mèta ed abbiamo ormai la certezza di raggiungerla. Sarà forse un atto di orgoglio, ma ispirato dalla sicurezza che i nuovi aderenti, quando constateranno i solidi vantaggi che il Touring assicura ai propri Soci, si vedranno compensati ad usura del tenue sacrificio pecuniario e diverranno essi stessi ferventi propagandisti del Sodalizio. Senza contare che chiunque ottenga una nuova adesione e procuri un nuovo Socio, riceve un premio! (Chiedere il regolamento per la *Campagna del mezzo milione* mediante semplice biglietto da visita con le iniziali «C. M. M.»).

Ultimamente sono state sorteggiate altre due copie dell'*Atlante internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo* fra i possessori dei «Buoni-Premio» compresi fra i numeri 2201-2300 e 2301-2400.

La sorte ha favorito i signori:

Prof. dr. cav. Giuseppe Guarini, Console Scolastico del T. C. I., R. Istituto Tecnico Inferiore, Cittadella (Padova);

Cap. Cesare Fiandini, Console Militare del T. C. I., Batteria del 38° Reggimento Fanteria, A. O.

Esempi da imitare

I Soci Vitalizi continuano a inviare al Touring, con ritmo costante, la quota integrativa di Lire 22.50 o di L. 30 — a seconda cioè che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o con quella di L. 200 (dal 1932 al 1935) — a rimborso della somma versata dall'Ammini-

strazione del Sodalizio per convertire il loro contributo in Rendita 5 %.

Questa prova eloquente di affettuoso attaccamento, che ci giunge spontanea dai Soci Vitalizi, è come un plebiscito di consensi all'opera del Touring. Perciò, registriamo qui con non dissimulata fierezza una nuova cospicua serie di « esempi da imitare »:

Mazzetti Ettore, Milano; Rag. Ivo Lovo, Roma; Can. Agostino Campanini, Siena; Dott. Francesco Seminara Vigo, Acicatena; Millanta Giuseppe, Grosseto; Rag. Giulio Vola, Milano; Dott. Vincenzo Aloigi Luzzi, Rigutino; Gualdoni Aldo, Meina; Delleani Alfredo, Pollone; Rag. Severino Premoli, Cremona; Geom. Aniello Adiletta, Mogadiscio; Geom. Natale Beccaro, Arona; Faggioni Mario, Genova; Giuffè Giacomo, Reggio Calabria; Geom. Ettore Maccarini, Trieste; Folcheri Arrigo, Mogadiscio; Padre Basilio Scarpellini, Bolsena; Antonioli Paolo Emilio, Manerbio; Comm. Emilio Antonioli, Manerbio; Dr. Gian Paolo Antonioli, Console del T. C. I., Manerbio; Gr. Uff. Flaminio Bozza, Marina di Pisa; Avv. Comm. Ruggero Palmeri, Prefetto di Benevento; Saggese Giuseppe, Trieste; Dr. Prof. Comm. Girolamo Cionti, Bengasi; Dr. Cav. Vittorio Cesarini, Agello; Comando del 52º Regg. Fanteria « Alpi », Spoleto; Col. Comm. Emilio Giglioli, Spoleto; Cav. Ruggero Loria, Firenze; Gr. Uff. Anacleto Poggi, Milano; Conte Enrico Marenco di Moriondo, Torino; Redini Cafiero Federigo, Pisa; Prof. Adele Bianchi, Milano; Dr. Ing. Mario Pozzobon, Feltre; Avancini Augusto, Trento; Beck Peccoz Carlo, Gressoney S. Jean; Generale Comm. Umberto Toller, Trieste; Prof. Alberto Armando Mignanego, La Plata; Rag. Giovanni De Agostini, Romano Lombardo; Cav. Ottorino Foccoli, Verona; Conte Ludovico Reina, Como; Bartolommei Rina di Italo, Venezia; Pruneti Gino, Genova; Zuretti Angelo, Genova; Avv. Ernesto Bruccoleri, Roma; Cap. di Vascello Carlo Burzagli, Firenze; Badellino Zaira, Savona; Gen. Comm. Luigi Gambelli, Capo Cons. Milit. del T.C.I., Asmara; D'Acampora Beniamino, Catanzaro; Notaio Gr. Uff. Paolo Casasnello, Genova; Cav. Seifredo Colucci, Pastore Evang. Valdese, Messina; Rag. Raffaele Esposito, Napoli; Dott. Carlo Maionica, Trieste; Massocco Carlo Aristide, Lodi; Rag. Alessandro Talamini, Verona; Comm. Dott. Ing. Ottorino Sega, Roma; L'Abbate Angelo, Caltanissetta; Di San Lazzaro Clementina, Bologna; Sacchi Ved. Donalisio Beretta Alda, Milano; Ten. Col. Cav. Arturo Kellner, R. Legazione d'Italia, Belgrado; Binda Giordano Attilio, Vinà del Mar (Cile); S. E. Generale Gr. Uff. Vittorio Ambrosio, Palermo; Nardini Nardino, Pistoia; Luzzatti Giuseppe, S. Vendemiano; Grosso Armando, Milano; Dr. Giorgio Farisoglio, Milano; Prof. Adolfo Cioci, Firenze; Bagnoli Carlo, Milano; Rag. Siro Cuneo, Voghera; Geom. G. B. Giacobbi, Calalzo; Mohivinckel Franz, Milano; Calanca Guido, Pescara; Ing. Pier Maria Dogliotti, Torino; Curiale Domenico, Tricase; Orsini Orsino, Milano; Ing. Attilio Zabert, Torino; Prof. Dott. Luigi Nardo, Console Scolastico del T. C. I., R. Ginnasio, Rimini; Dr. Enrico Prosdocimi, Albettone; Lanzarini Gianni, Tripoli; Poma Maria, Parè di Conegliano; Dr. Giuseppe Cavalieri, Ragusa; Fadda Teofilo, Cagliari; Ricaldoni Ottavio, Savona; Rag. Filippo Carpi, Porto Alegre; Bellini Renzo, Firenze; Naveriani Dott. Italo, Silvano Pietra; Bauer Maria, Genova-Pegli; Merlo Jole, Milano; Dott. Prof. Comm. Mariano Tonegutti, S. Bartolomeo-La Spezia; Dr. Nicola Nasuti, Città S. Angelo; Ing. Achille Marinozzi, Livorno; Arconati Carlo, Varese; Rag. Attilio Antonio Rovera, Varese; Avv. Vittorio Ingaramo, Torino; Col. Comm. Giacinto Masino, Torino; Ing. Giusto Masino, Torino; Violini Cesare, Roma; Marchese Magg. Cav. Giovanni Bruti, Mantova; Palmieri Pietro, Genova; Cav. Carlo Zuccato, Vicenza; Cav. Gerolamo Piceni, Magognino; Pautasso Giovanni, Roma; Lolini Sergio, Roma; Cappelletto Viscardo, Roma; Dott. Tommaso Masotino, Napoli-Vomero; Rag. Ottone Faccenda, Milano, Dott. Lupo Anghel, Milano; Dr. Carlo Sebastio, Lagosanto; Gnocchi Carlo, Milano; Dr. Ing. Guido Ucelli, Milano; Prof. Avv. Ercole Giamichele, Roma; Romero Enrico, Torino; Ludwig Carlo, Trieste; Iº Cap. Giovanni Lomazzo, Milano; Cap. Alfredo Sovelli, Istambul; Zaini Pier Angelo, Milano; Ing. Cav. E. Rosati, Vercelli; Clerici Ottorino, Rapallo; Prof. Roberto Franza Napoli; Ing. Piero Gaia, Torino; Ing. Cav. Eugenio Gasperi-Eugenio, Firenze; Dr. Luigi Vittorio Rusca, Trieste; Stefani G. Ugo, Firenze; Comm. Rag. A. Roberto Colombo, Roma; Conte Dr. Prof. Gioacchino Nappi, Loreto; Dr. Cav. Terenzio Nencini, Siena; Col. Ippolito Levi, Torino; Ing. Sergio Renato Levi, Cento; Dr. Ing. Cav. Mario Balzanelli, Torino; Balzanelli Carmen, Torino; Dal Rio Giovanna, S. Giovanni in Persiceto; Dr. Prof.a Maria D'Angelo, Roma; Cav. Filippo Molteni, Lomazzo; Rag. Franco Mosca, Milano; Dr. Luigi Caberti, Novara; Dr. Giuseppe Ciaranfi, Firenze; Dr. Tito Consigli, Roma; Croce Massimo, Milano; Bettoni Battista, Como; Dr. Emilio Bettoni, Como; Dr. Franco Bettoni, Como; Rag. Ulisse Ferrara, Roma; Dr. Pietro Buzano, Torino; Cap. Tiberio Bedotti, Piacenza; Bussola Ambrogio, Milano; Dr. Gallo Quinto Galli, Bologna; Avv. Cav. Luigi Gasparini, Genova; Ing. Cesare Guasti, Prato; Dr. Francesco Zaccaria, Laveno - Mombello; Carcano Cipriano, Maslianico; Ten. Pasquale Diana, A. O. I., Somalia; Dr. Giuseppe Ferrari - Trecate, Pavia; Dr. Corrado Brizi, Roma; De Ferrante di S. Paolo Nob. Luigi, Roma; Fontanari Antonio, Primolano; Odescalchi Marco, Milano; Bortoli Arrigo, Milano; Conte Matteo Pozzo di Borgo, Roma; Comm. Alessandro Piazzoni, Roma; M. R. Sac. G. Batt. Achino Biachina, Desana (Vercelli); Volontè Luigi, Roma; Carpineto Pietro, Genova; Silvestris Volpi Bianca Maria, Milano; Vernacchia Giovanni, S. Paulo (Brasile); Roncoloni Giuseppina, Milano; Carlevaro Gaetano fu Giorgio, Genova; Canobbio Carlo, Roma; Vinti Mario, Napoli; Pera Raffaello, Lucca; Dott. Prof. Cino Poli, Milano; Gnecco Domenico, Concepcion (Cile); Rag. Giuseppe Licata, Agrigento; Ten. Col. Rag. Cav. Uff. Alfonso De Luca, Napoli; March. Emilia De Medici Tornaquinci Nei Biondi di Castelfalfi, Firenze; Posani Ugo, La Spezia; Don Pietro Menchetti, Parroco, Santa Mama; M. R. Angelo Gragnani, Roma; Prof. Clelia Cecchini, Firenze; Arlati Carlo, Genova; Comm. Francesco Saverio Ricci, Roma; Rag. Cav. Luigi Bonardi, Brescia; Dr. Ing. Cav. Uff. Co. Giuseppe Ridolfi, Brescia; Avv. Riccardo Sanvenero Rosselli, Genova; Stadler Alfredo, Torino; Francone Giovanni, Genova; Ing. Carlo Ferraro, Napoli; Furiani Furio, Pozzuolo Umbria; Prof. Dott. Armando Cossutta, Trieste; Rag. Raimondo Cornet, Trieste; Dr. Raoul Luzzani, Como; Ing. Vincenzo Di Gerolamo Garofoli, Milano; Ostinelli Vincenzo, Como; Rosa Michele Attilio, Messina; Ing. Giuseppe Ricci, Torino; Sac. Luigi Pedussia, Volterra; Pierallini Adriano, Ancona; Rag. Enrico Ascoli, Ancona; Dott. Cav. Giacomo Zonchello, Milano; Zardone Amilcare, Somma Lombardo; Sora Viscardo, Mondolfo; Cappio Mario, Pescara Riviera; Tesi Alfredo fu Guglielmo, Rovigo; Cap. Cav. Luigi Fontana, Civitavecchia; Cav. Giuseppe Mainoli, Almè con Villa; Avv. Antonio Pagnoncelli Toni, Roma; Padre Federico Bedeschi, Agostiniano Scalzo, Ferrara; Dott. Prof. Umberto Tartaglione, Cascano; Bognetti Margherita, Milano; Bognetti Carolina, Genova-Pegli; Bognetti Pier Angelo, Genova-Pegli; Bognetti Giovanni, Genova-Pegli; Prof. Giampiero Bognetti, Genova-Pegli; R. Ist. T. « Giulio Cesare », Bari. *(continua)*

Gli automobilisti ricordino...

I nostri Soci automobilisti e motociclisti che ancora non si sono messi in regola con le norme del Decreto Ministeriale 30 maggio 1936, in base al quale è resa obbligatoria l'applicazione su tutti gli autoveicoli — motocicli compresi — del dispositivo catarifrangente, ricordino che i servizi del Touring sono in grado di fornire il dispositivo stesso. Il prezzo di vendita fissato dal Sodalizio è sempre dei più convenienti anche se col 1º aprile sia portato ad una quotazione che meglio risponde ai costi delle materie prime e della lavorazione. Il dispositivo catarifrangente circolare è venduto, a partire dal primo del mese in corso, a L. 6 (più L. 1 per spedizione nel Regno, Impero e Colonie); quello triangolare per rimorchi a Lire 13.50 (L. 15.50 per spedizione nel Regno, Impero e Colonie).

Naturalmente, la vendita è riservata ai Soci del Sodalizio: non verrà quindi dato seguito alle richieste che pervenissero da parte di non Soci.

Censimento dei Soci Vitalizi.

A norma delle disposizioni statutarie del Touring, nel corso di quest'anno si procederà ad un nuovo censimento dei Soci Vitalizi: di esso riparleremo nel prossimo numero.

Ribassi e facilitazioni ai Soci del T. C. I.

Le Imprese Marittime « Ignazio Messina e C. » di Genova avvertono di aver annullato qualsiasi concessione di ribassi sui prezzi di passaggio fra Genova e Gibuti.

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo « perchè »?

Da Milano, un « abbonato e ammiratore (grazie!), che vuol rimanere anonimo », scrive al compilatore di questa rubrica una interessante lettera per proporre, ad argomento di questi nostri appunti divulgativi di problemi automobilistici particolari e meno noti, una serie di domande, sintetizzabili nel seguente « perchè »:

« *Perchè si seguita ad aumentare la potenza delle vetture da corsa oggi, e presumibilmente di quelle da turismo domani, continuando ad alleggerirle, quando un semplice calcolo dimostra che la potenza massima ha già largamente superato il peso aderente sulle ruote motrici, e quindi non si può sfruttarla tutta? Quali criteri, facilmente comprensibili ai profani, presiedono a tali rapporti?* »

La domanda, di per sè stessa, non è intuitivamente ovvia: occorre un breve calcolo per far risaltare l'esistenza del problema.

Consideriamo, seguendo l'esempio che il nostro anonimo lettore adduce nella sua lettera, una vettura da corsa delle più moderne e veloci, che abbia una potenza di 450 CV. e un peso di 750 kg. (secondo la formula internazionale dei Grandi Premi).

Quando la vettura marcia lanciata a 200 km.-ora, suppone il nostro lettore che alla periferia delle ruote si abbia uno sviluppo di potenza di 400 HP, cioè la piena potenza di regime, decurtata delle perdite imputabili agli attriti di trasmissione (rendimento).

Quale sarà lo sforzo di trazione, misurato in kg., per poterlo paragonare col peso aderente? La potenza di un cavallo-vapore, come è noto, non è che un simbolo per rappresentare un lavoro di 75 chilogrammetri (sollevamento di 75 kg. all'altezza di un metro) compiuto in un secondo; il nostro calcolo è dunque presto fatto. Il lavoro complessivo reso dalla nostra vettura in un secondo è di 400×75 chilogrammetri = 30.000. Per trasformare la misura di lavoro (kg. × metri) in misura di forza (kg.) noi non abbiamo che da dividere per i metri percorsi nell'unità di tempo: nel nostro caso 55. Otterremo così, per usare un'espressione sintetica anche se impropria, la misura dell'impulso istantaneo (che cioè prescinde dall'avanzamento effettivo della vettura) applicato sul punto della ruota che tocca il terreno. Dividendo 30.000 kgm. per 55 m., otteniamo dunque 540 kg.: ecco il cosiddetto sforzo di trazione. La nostra automobile funziona come se fosse azionata da una fune che, avvolgendosi attorno a una carrucola priva di attriti, piegasse verso il basso e terminasse in un peso di 540 kg.

Ora, supposto che tutto il peso della vettura sia aderente, cioè che concorra a generare attrito utile a far presa pel rotolamento, per essere la potenza ripartita su tutte le ruote (quattro ruote motrici), il rapporto tra 540 (sforzo di trazione) e 750 (peso della vettura) ci darà il coefficiente di aderenza: $\frac{540}{750} = 0{,}72$. Diremo dunque che lo sforzo di trazione raggiunge quasi i tre quarti del peso aderente: condizione ammissibile in pratica, perchè non superiore a quel coefficiente d'attrito che i Manuali assegnano come massimo ad una buona gomma che giri su un terreno compatto, asciutto non troppo levigato: insomma sulla strada-tipo. È ovvio infatti che, se l'attrito ruota-terreno venisse a diminuire o per l'eccessiva levigatezza della gomma, o per la lubricità del fondo (velo d'acqua, terreno grasso, pavimentazione speculare), le ruote finirebbero con lo slittare senza far presa.

Comunque, se il rapporto di aderenza della nostra macchina è di 0,72, e il coefficiente d'attrito normale su buoni terreni, come dicono i manuali, di 0,75, la condizione per un regolare avanzamento sarà pericolosamente prossima al limite, ma sussisterà.

Il nostro lettore però si domanda: tutto ciò sta bene supponendo che *tutto* il peso della vettura giochi per l'aderenza: ma poichè tutte le vetture da corsa hanno due sole ruote motrici, cioè il peso aderente ridotto a circa metà, come si spiega il miracolo? E quando sono in salita o in ripresa, cioè quando il motore sviluppa sempre la sua piena potenza, che al giungere alla periferia delle ruote abbiam supposta di 400 HP, ma la macchina, che evidentemente non potrà più procedere a 200 all'ora in tali frangenti, percorrerà solo 20 metri in un secondo? In tali casi, rifacendo il calcolo di cui sopra, avremo i soliti 30.000 chilogrammetri, da dividere per 20 metri: risultato, 1500 kg. di sforzo di trazione. E dividendo questa cifra non più per 750, come nel caso della vettura a 4 ruote motrici, ma per 350 (peso aderente effettivo), abbiamo come rapporto di aderenza il formidabile valore di 4,28, assolutamente inammissibile.

Per chi non avesse familiarità con questi, pur semplici ed elementari, conteggi, suggeriamo una considerazione che intuitivamente, empiricamente, porta alla stessa conclusione: una stessa potenza, demoltiplicata da un cambio in rapporto basso, « concentra » la coppia motrice (come appunto è necessario per vincere sforzi di accelerazione o salite); ma se questa non può più essere equilibrata dalla coppia resistente per difetto di aderenza, l'eccesso di coppia motrice si scarica in slittamento a vuoto delle ruote.

Come si spiega dunque l'assurdo contrasto tra la teoria e la realtà? Ha torto la prima o ha torto l'automobile che, bene o male, s'ingegna a funzionare egualmente?

La risposta più sensata è che il torto è... da entrambe le parti. Non sorridete. Per torto dell'automobile intendiamo, naturalmente, quello del costruttore, se torto può chiamarsi l'impiego di una potenza esuberante, superiore al limite di aderenza. Rimanga dunque assodato in primo luogo che effettivamente, come vuole la teoria, le ruote di una vettura da corsa slittano spesso e volentieri per eccesso di potenza. Ma i costruttori si rassegnano a questo sperpero — che nel contempo è spesso un pericolo o almeno un incremento di difficoltà per la guida — in ragione della possibilità d'impiegare almeno a intervalli (secondo la natura e le accidentalità del tracciato e del fondo stradale) la piena potenza: in velocità pura, per esempio (abbiam visto che, aumentando il numero dei metri-secondo, il rapporto d'aderenza migliora proporzionalmente). Rimane a chiedersi se il mezzo, costosissimo. è giustificato dal fine: le nostre constatazioni spiegano infatti perchè delle vetture con potenza della terza parte tengano praticamente, nella media degli impieghi pratici, velocità di ordine assai prossimo a quelle delle prime. Ma questa è un'altra questione, estranea alla nostra ricerca.

D'altra parte, anche la teoria, così come l'abbiamo esposta sviluppando i dati premessi dal nostro lettore e tramandati dai manuali, esige parecchie rettifiche. Anzitutto non bisogna confondere le potenze teoriche massime a pieno regime con quelle correnti: una vettura da corsa secondo le formule dei Grandi Premi

(che per intanto pesa, in ordine di marcia e col pilota, almeno 900 e non 750 kg., di cui circa 500 sulle ruote motrici), quando richiede al suo motore tutti i 450 cavalli, marcia a 300 e non a 200 kg.-ora. Siamo dunque, nell'ipotesi della velocità pura, ben lontani e non prossimi al limite del coefficiente d'attrito indicato dai manuali.

I quali manuali danno — seconda importante osservazione — per questo coefficiente dei valori prudenziali, generalmente pessimistici e assai più bassi del reale. Essi contemplano una gomma-tipo contro un terreno stradale-tipo; ma fortunatamente le gomme moderne sul fondo stradale cementizio o bitumato di un autodromo o anche solo di una buona strada permettono di superare di molto questi valori: praticamente il coefficiente d'attrito è, sovente, assai superiore all'unità. Lo dimostrano i corridori motociclisti, inclinandosi, in curva, più dei 45 gradi che rappresenterebbero il massimo teorico per un rapporto d'attrito = 1. Le rugosità della gomma contro le minime ma ben consistenti asperità del terreno funzionano in parte da cremagliera: nella quale cremagliera il rapporto in oggetto = infinito, cioè qualunque sia la sproporzione tra sforzo di trazione e peso aderente, non si può verificare slittamento.

In terzo luogo la coppia motrice applicata alle ruote posteriori tende a sollevare anteriormente la vettura, e perciò a sovraccaricare in misura tutt'altro che indifferente le ruote posteriori.

In quarto luogo, infine, nelle salite e nelle accelerazioni, ricordate come il tallone d'Achille del problema, nè la coppia motrice si «concentra» nella misura che sopra abbiam supposto, nè il peso aderente rimane fisso nella misura del suo semplice valore statico, più la risultante della coppia motrice. Per abile che sia lo sfruttamento del cambio di velocità nelle riprese, e brioso il regime del motore nelle curve e controcurve della salita, è quasi da escludere che la potenza alle ruote superi in queste circostanze i 300 CV., sui 450 teorici del motore a regime. Per contro, in salita, il peso sulle ruote posteriori aumenta per ovvio effetto statico; e nelle accelerazioni aumenta per effetto dinamico (il baricentro, per inerzia, è pigro, cioè tende a caricare il posteriore del veicolo: chi non ricorda certe fulminee partenze in motocicletta con tandem, che fanno addirittura alzar da terra la ruota anteriore?). Per doppia ragione quindi il coefficiente d'aderenza, che sopra abbiam supposto superiore a 4, è in realtà molto più basso; il che rende molte volte possibile quell'acrobatico compromesso tra lo slittamento e la buona aderenza, che permette al corridore di mantenere il piede sull'acceleratore.

La sostanziale assennatezza che ha promosso l'osservazione implicita nel quesito del nostro lettore non perde tuttavia nulla del suo valore. Essa addita nell'aderenza il problema per l'automobile da corsa dell'immediato domani, e per quella da turismo di posdomani. Risolvibile con l'impiego delle quattro ruote motrici, o con la riduzione delle potenze e delle pretese, o con entrambi gli elementi.

CRISTOFORO.

Non fidarsi è meglio...

Nel paese del tecnicismo e della meccanizzazione ad oltranza — abbiamo nominato gli Stati Uniti — si è pensato di sostituire con una macchina tutta la serie dei collaudatori, per le mani dei quali, dapprima nelle

sale d'esperienza, poi nei laboratori, poi negli assaggi stradali, infine nei grandi viaggi di prova, passa ogni nuova vettura. Per esperto, sensibile e diligente che sia un collaudatore, egli non sa svestirsi da una nota di personalità, dalle proprie impressioni soggettive, vuoi nel misurare le sollecitazioni e i tormenti cui sottopone la vettura in collaudo nei suoi varî organi, vuoi nel valutarne le conseguenze.

Il primo di questi macchinosi banchi dinamometrici universali, che si ritiene troveranno diffusione presso le principali fabbriche, è sorto a Beacon, presso New York. Esso prova e registra automaticamente e contemporaneamente: la potenza ai varî regimi; il rendimento della trasmissione; la coppia motrice effettiva alla periferia delle gomme sotto i varî carichi; la velocità massima in piano e su ogni percentuale di pendenza, con l'impiego delle varie marce e nelle varie condizioni di carico; il consumo specifico di benzina per CV-ora e quello assoluto nelle varie condizioni di marcia; la salita massima superabile; la regolazione del carburatore modificando il dosaggio dell'aria e analizzando il gas di scarico; l'influenza delle condensazioni di vapori di benzina nelle «sacche» delle canalizzazioni d'aspirazione; il rendimento in funzione del numero di ottano del carburante; l'accelerazione in funzione della carburazione e dell'anticipo di accensione; la potenza dell'accensione ai varî regimi mediante tubi al neon; la pressione effettiva di scoppio; la viscosità dell'olio ai differenti regimi; la temperatura del lubrificante in tutte le parti ingrassate; la potenza assorbita dalle eccentricità degli alberi; la deformazione del telaio e della carrozzeria all'incontro di ripetute accidentalità stradali (naturalmente artificiali); il periodo delle vibrazioni delle lamiere; la silenziosità e l'assorbimento di potenza dei silenziatori; il controllo dei contachilometri.

È da credere che, quando una vettura esce «laureata» da una così tremenda macchina di prova, l'utente si debba sentire piccino piccino e privo di qualunque velleità di emettere giudizi...

Povertà aguzza ingegno.

Tre nuovi curiosi surrogati per l'alimentazione dei motori a scoppio confermano la preoccupazione di popoli poveri di petrolio di supplire con l'ingegno ai torti della natura, e le quasi sconfinate risorse dell'industria umana, aguzzata dalla necessità. Ondate di ottimismo che lavano la disfattistica impressione di certe articolesse, ove l'inaridimento delle fonti per il funzionamento dei troppi motori a scoppio e a combustione interna circolanti nel mondo viene prevista a scadenza di non molti decenni (le recenti statistiche danno per la sola benzina consumata negli impieghi privati la bella cifra di quasi 100 milioni di tonnellate all'anno).

È dunque istruttivo osservare (indipendentemente dalla modestissima sfera di utilizzazione pratica) che contemporaneamente si è iniziato lo sfruttamento di tre nuovi tipi di surrogati.

In Svizzera, patria delle foreste ma anche delle salite, dove l'utilizzazione diretta della legna per la trazione a gassogeno si dimostra impari alle necessità locali, si è tentato con successo — anche dal punto di vista economico — la trasformazione del legno in benzina, previa carbonizzazione di quello, gassificazione in presenza di vapor d'acqua e successiva idrogenazione catalitica dell'ossido di carbonio ottenuto nella gassificazione: processo, insomma, analogo al noto sistema Fischer tedesco, con la sostituzione del legno al carbone. Interessanti sono anche i numerosi sottoprodotti, che lo speciale processo di carbonizzazione adottato da

questa nuova industria (per ora, a quanto sappiamo, nella sola fase sperimentale) permette di ricuperare.

In Germania, dove anche le briciole, in materia di carburanti, vengono raccolte, si sta seguendo con attenzione, e con intenzione di riprodurlo su vasta scala, l'esempio della municipalità di Stoccarda per l'utilizzazione dei gas carburanti tratti dai fanghi delle acque luride cittadine (fognature). Si tratta di un complesso idrocarburo gassoso in cui predomina il metano, che ha dimostrato ottime proprietà calorifiche (7300 calorie al mc.) ed eccellente attitudine all'impiego sugli autoveicoli. Da qualche mese viene regolarmente fornito dalle Officine Gas di Stoccarda in bombole di 12 mc. compressi a 200 atmosfere. Ogni mc. equivale praticamente a quasi un litro di benzina.

Infine, in varie nazioni particolarmente consumatrici di caffè è stato presentato un procedimento (tedesco, anche questo) per la trasformazione dei fondi di caffè, dopo la formazione della bevanda, in olio lubrificante. È stato osservato che questi fondi contengono in media un 12-14% di sostanze oleose, attualmente disperse: col nuovo processo esse potranno essere quasi integralmente raccolte e raffinate, fornendo per ogni kg. di fondo di caffè circa 90 gr. di buon olio lubrificante.

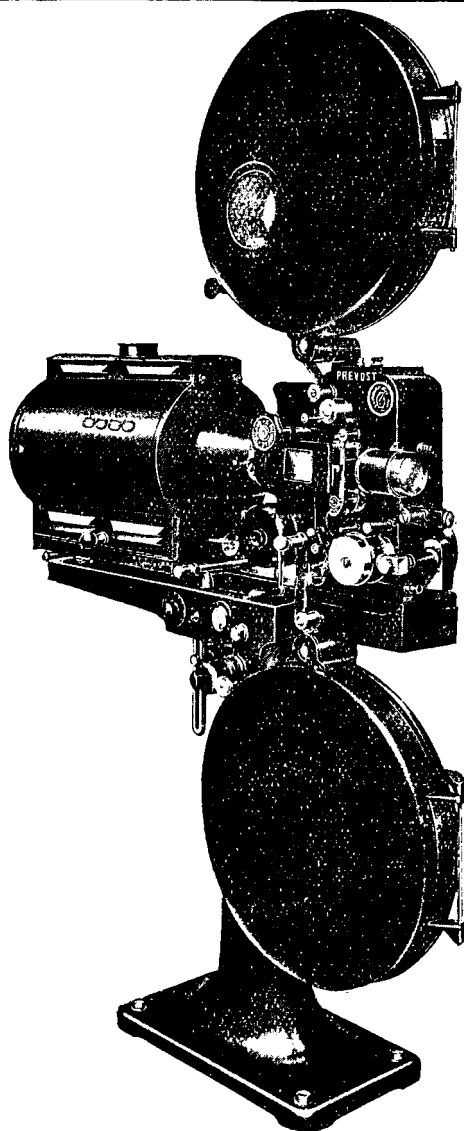
Il terremoto artificiale per la ricerca del petrolio.

Su questo appassionante argomento per tutta l'umanità — le scorte di carburante — non si trascura del resto, accanto alla ricerca dei surrogati, anche la via maestra: il censimento dei giacimenti petroliferi veri e proprî, neppure nella stessa America, dove pure molti dei pozzi attuali vengono attualmente tenuti a freno per l'esuberante produzione. Uno dei più interessanti e più recenti procedimenti è stato suggerito dai... sismografi. In alcune zone particolarmente sismiche era stato osservato, abbinando al sismografo un ecometro, come le perturbazioni sismiche profonde dessero luogo a fenomeni di risonanza acustica paragonabile a quelli sfruttati dall'ecometro nello studio delle profondità marine: insomma, che l'ecometro funziona anche attraverso gli strati geologici solidi, specialmente nello studio dei disturbi sismici di più alta frequenza. Fu osservato pure che le vibrazioni terrestri variano d'intensità col cambiare delle formazioni geologiche che attraversano. Un'accurata registrazione di terremoti, con questo nuovo sismografo-ecometro, in zone petrolifere, ha permesso d'individuare e valutare esattamente la falda petrolifera. Di qui è sorta l'idea di produrre artificialmente delle lievissime perturbazioni sismiche (l'estrema sensibilità degli strumenti permette di accontentarsi di vibrazioni telluriche impercettibili ai sensi) mediante potenti scariche di dinamite, introdotte da un perforatore a sufficiente profondità nella zona sospetta petrolifera. Pare che il sistema abbia già dato risultati positivi.

Carrozzerie metallizzate.

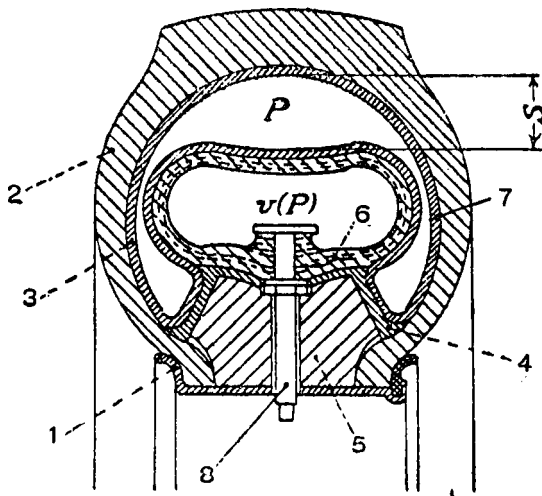
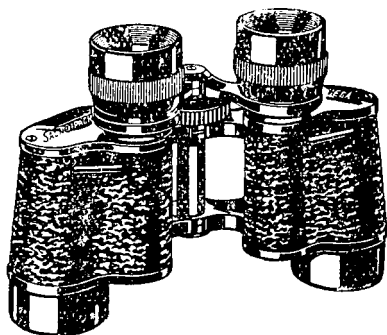
I lettori ricorderanno le ripetute lance da noi spezzate per l'impiego di colori più chiari, vivaci e meno assorbenti di calore solare nella verniciatura delle automobili. Un nuovo procedimento che in queste settimane sta tentando un industriale torinese potrebbe portare un contributo a questa auspicata e benefica nuova moda.

Si tratta di sostituire alla comune verniciatura delle lamiere metalliche della carrozzeria la metallizzazione a spruzzo, mediante pistola a fiamma che fonde, polverizza e proietta in minuscole particelle un filo di qualsiasi metallo coprente. Particolarità del processo è che, malgrado la violenza del getto che fa realmente aderire il metallo polverizzato d'apporto quasi come una trasformazione superficiale morfologica del metallo co-

perto, non si ha sensibile trasporto di calore, tanto da poter metallizzare anche il legno, la carta, la pelle.

Spruzzando rame, ottone, zinco o alluminio, sono stati eseguiti interessantissimi esperimenti di metallizzazione d'intere carrozzerie d'automobili, già montate sul telaio ed anzi già circolanti. La vettura acquista un singolarissimo, attraente aspetto, rivelando la grana ruvida e opaca della metallizzazione in luogo della superficie speculare della comune vernice, in modo da evitare, anche con tinte chiare e di bellissimo se pure inconsueto effetto estetico, come l'ottone e l'alluminio, il noioso fenomeno della riflessione dei raggi solari, cui danno luogo le comuni vernici anche se di tinta scura.

Altra particolarità di questi interessanti tentativi è la definitiva abolizione del pericolo della ruggine in quelle parti di lamiera più esposte o più tormentate, che a lungo andare la vernice non basta a preservare. L'intera vettura si comporta, agli effetti dell'ossidazione, come se fosse d'ottone o d'alluminio: si può indifferentemente lasciare greggio lo strato metallizzato in attesa che gli agenti atmosferici apportino la non antipatica e non pericolosa patina di ossidazione di questi metalli, oppure proteggerne l'originaria e un po' audace vivezza con una spruzzatura di vernice alla nitro-cellulosa senza corpo.

Gomme di sicurezza.

Un recente brevetto francese di una Compagnia di Pneumatici si propone di portare un nuovo contributo al sempre aperto problema delle camere d'aria di sicurezza, specialmente per le gomme dei grossi autocarri. Come indica la figura, su un'apposita sporgenza anulare di gomma piena 5, che circonda il cerchione 1, viene montata una camera d'aria interna 6, assai più piccola che il copertone 2, gonfiata da un'apposita seconda valvola 8. Tutt'intorno, aderente alla superficie interna del copertone e a quella esterna della camera 6, è disposta la solita camera d'aria 3, gonfiata a pressione lievemente maggiore della camera interna.

È evidente che, in caso di scoppio e di foratura, la gomma non andrà più « a terra », ma, appoggiando il battistrada sulla camera 6 e sottostante anello-paracolpi di gomma, conserverà una certa turgidità mediana, sufficiente a evitare i pericoli dell'improvviso totale afflosciamento, la fuoruscita del copertone, la rovina della camera d'aria principale, ed anche a permettere, per brevi tratti, la cauta prosecuzione del viaggio.

Guidatori senza patente.

La scarsa chiarezza di alcune norme del Codice Stradale che disciplinano le scuole di guida e gli allievi conducenti, ha originato un dubbio che ripetutamente ci è stato sottoposto: è lecito imparare la guida dell'automobile privatamente, senza istruttori riconosciuti, e senza incorrere in guai contravvenzionali? O tutt'al più (qualora si prenda il volante senza aver presentato la domanda di rito al Circolo Ferroviario con gli annessi documenti, ritirandone la ricevuta rosa altrimenti chiamata «patentino provvisorio») incorrendo nella sanzione (veniale e tollerabile) del terzo paragrafo dell'art. 96 Cod. Stradale, anzichè in quella gravissima del primo paragrafo?

Il dubbio è originato dal fatto che l'art. 107 del Cod. Stradale dispone che «le scuole per conducenti d'automobili devono essere ufficialmente riconosciute dal Ministero delle Comunicazioni». Ora si domanda: quando l'art. 90 ammette a circolare chi ha presentato da non oltre 6 mesi la domanda per l'esame, purchè abbia a suo fianco, a vigilar la sua marcia, un «conducente abilitato»; quando l'art. 96, dopo aver comminato l'arresto da 6 mesi a un anno e l'ammenda da L. 1000 a 10.000 per chi circoli senza patente e senza ricevuta, soggiunge che la pena è ridotta alla sola ammenda e nel limite da L. 500 a 1000 per chi, in tali frangenti, «abbia a fianco un conducente abilitato in funzione d'istruttore», s'intenderà sotto tale qualifica un qualsiasi privato munito di patente di guida, o un istruttore ufficialmente abilitato di una scuola riconosciuta?

La dottrina risponde decisamente a favore della prima ipotesi, affermando la sufficienza di un qualsiasi patentato (Avv. Aldo Farinelli: «La legge e la circolazione stradale», pag. 194; Dott. Michele Suglia: «Le scuole di guida» in «Diritto Automobilistico», num. 1, 1937, pag. 8). Nello stesso senso si è pronunciata la giurisprudenza, con una recente sentenza del Tribunale di Roma, ove si insegna che «per conducente abilitato deve intendersi qualsiasi persona munita di patente di abilitazione alla guida, non una persona abilitata all'insegnamento». In conclusione, qualsiasi patentato può addestrare un profano alla guida dell'automobile.

Rispetto per le automobili!

Segnaliamo una circolare che il R. Provveditorato agli Studi per la provincia di Bologna ha diramato ai R. R. Ispettori Scolastici della sua giurisdizione.

«Da autorevoli cittadini vengono elevate vive e giustificate lagnanze per l'abitudine dei fanciulli di avvicinarsi alle automobili in sosta, allo scopo di tracciare, con le dita, sulle impolverate carrozzerie, disegni e scritture.

«I piccoli grafomani spesso sono ignari del grave danno che apportano alle delicate e costose vernici, che ne risultano sfregiate e deturpate: ma ciò non rende meno opportuno e necessario l'invocato intervento della scuola, per vincere, con una pronta ed energica azione ammonitrice, l'incivile abitudine.

«Una chiara e semplice parola d'ordine sia adunque data a tutti gli alunni: *le automobili non si debbono toccare*. E l'ordine sia continuamente ripetuto, fino a creare, anche nei riguardi delle meravigliose creazioni della meccanica non disgiunta dall'arte, il sacro rispetto dovuto dall'Italiano nuovo a tutte le cose utili e belle».

L'equipaggiamento luminoso.

Decisamente la semplicità e la chiarezza non sono le doti perspicue delle norme che regolano la materia dei segnali luminosi per gli autoveicoli. In sette mesi abbiamo avuto quattro Decreti che modificano tale regolamentazione; è giustificabile quindi che molti lettori

ci richiedano dei... lumi (metaforici questi) riassumenti in poche righe gli obblighi che attualmente incombono, dopo i decreti di proroga e le relative scadenze.

Ricordiamo che le varianti dell'anno scorso erano state apportate con due distinti decreti: quello del 30 maggio disciplinava la fanaleria ordinaria, fari e fanali (questi ultimi suddivisi in luci d'ingombro e luci di posizione), materia di limitato interesse pratico per le vetture da turismo, che già, nella massima parte, si conformavano alle nuove norme (veggasi ad ogni modo, per un controllo di sicurezza, la divulgazione e chiarimento di queste norme nell'articolo dell'Avv. Aldo Farinelli a pag. 558 del nostro fascicolo di agosto 1936). Lo stesso decreto 30 maggio istituiva la segnalazione sussidiaria di treno stradale (triangolo giallo su pannello azzurro scuro) e la gemma catarifrangente rossa per tutti gli autoveicoli.

Il successivo 1° giugno un altro decreto sanciva l'obbligo dei segnalatori di direzione a frecce mobili per tutte le autovetture a guida interna, e del segnale posteriore d'arresto, precisando le modalità dell'una e dell'altra apparecchiatura, pure da noi chiarite a pag. 359 del » Notiziario « sul fascicolo di settembre 1936.

Questo secondo decreto fu il primo ad essere differito nella sua applicazione, con decreto 27 novembre u. s. Successivamente, il 28 dicembre, altro decreto differiva l'applicazione anche del decreto 30 maggio.

Fortunatamente le nuove date d'entrata in vigore vanno d'accordo nell'uno e nell'altro decreto di proroga — sicchè si può, concludendo, ricordare ai lettori che *tutte* le nuove disposizioni in materia di illuminazione e di segnali luminosi, compresi i segnalatori e la gemma rossa posteriore, andranno in vigore:

il 31 marzo 1937, per gli autoveicoli di nuova costruzione, di qualunque specie;

il 30 giugno 1937, per gli autoveicoli in servizio pubblico già circolanti;

il 31 dicembre 1937 per gli autocarri, gli autotreni, le autovetture e i motocicli privati adibiti al trasporto di cose o a trasporto misto;

il 30 giugno 1938 per le autovetture private e i motocicli in trasporto di persone.

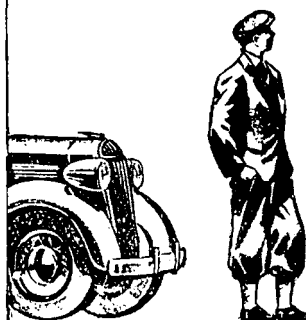
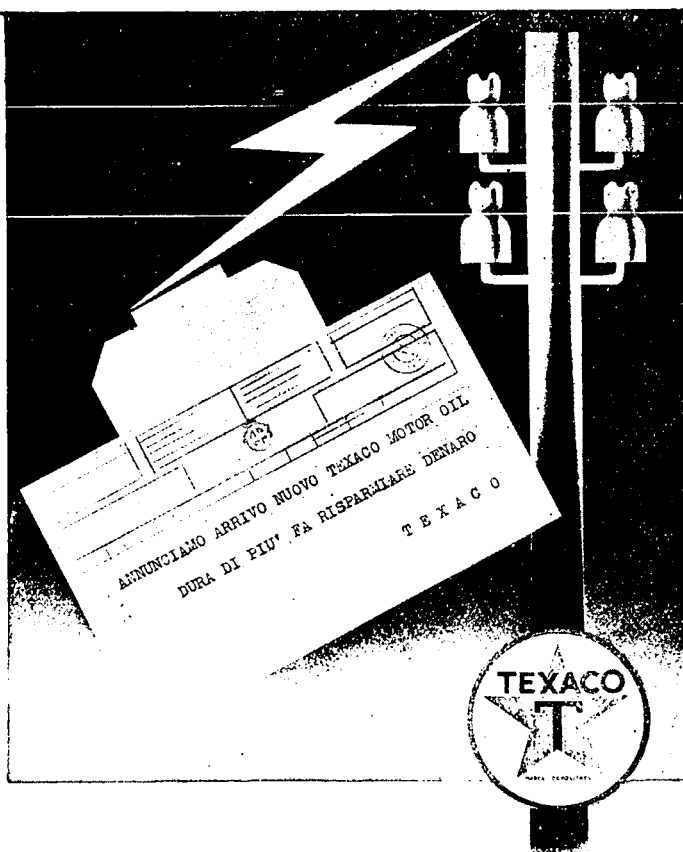
L'automobile per il popolo.

La Germania, che ha già enormemente sviluppato in questi ultimi due anni la motorizzazione del Paese, attuerà un nuovo forte progresso con l'automobile del popolo, voluta da Hitler e che è stata realizzata con la collaborazione di tutte le più importanti fabbriche. La nuova macchina ultra-utilitaria avrà un prezzo di 1000 marchi, cioè di 7500 lire italiane. Le fabbriche si sono messe in condizione di poter fronteggiare qualsiasi richiesta del nuovo tipo.

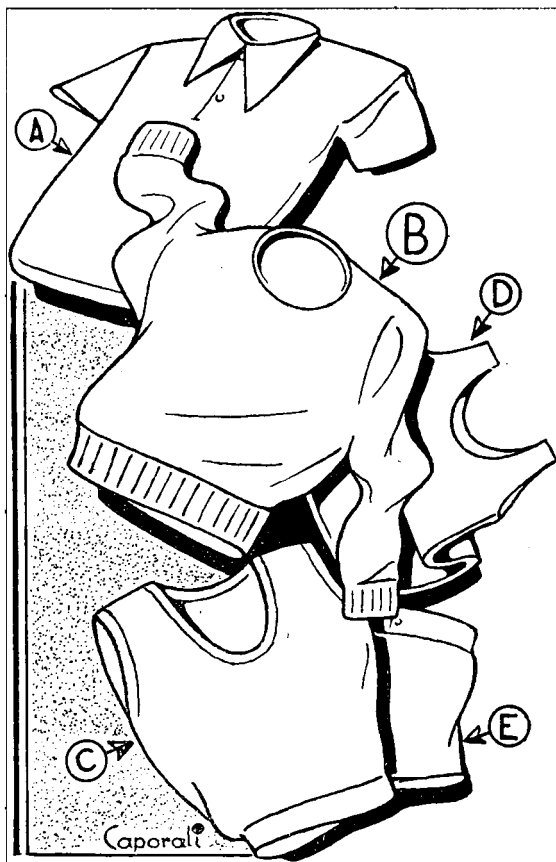
Un nuovo codice per il traffico stradale della città di New York.

A New York un nuovo codice per il traffico stradale è stato pubblicato e riguarda il movimento di 1.250.000 motoristi. È entrato in vigore il 21 febbraio scorso ed è stato affidato alla più severa vigilanza della Polizia, che lo ha subito applicato con estremo rigore. Si basa su questi principii generali:

1) la velocità massima nella città non può superare i 38 chilometri circa;

2) è severissimamente repressa qualsiasi infrazione ai segnali del semaforo rosso.

CICLO-MOTO-TURISMO

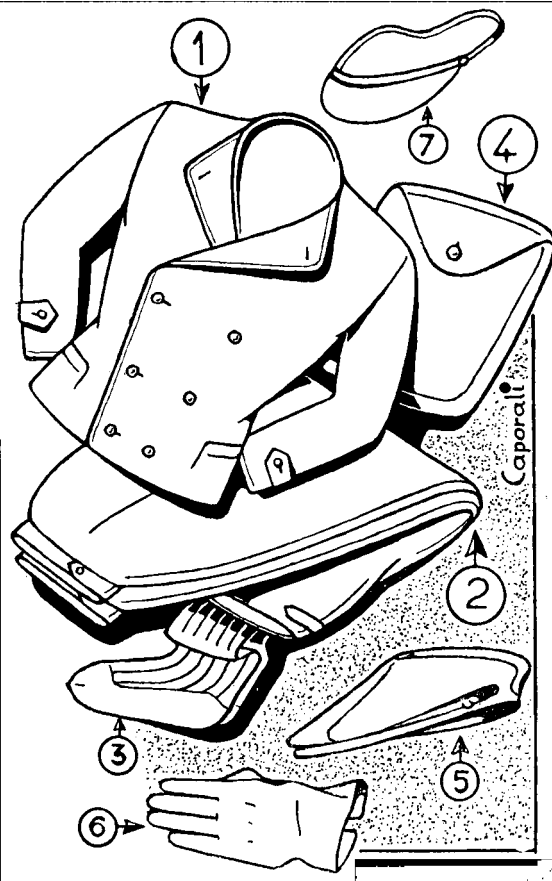
Cicloturismo e vestiario.

Adempiendo la promessa fatta ai Lettori nel numero di gennaio, tentiamo oggi un rapido esame di un problema importantissimo per il cicloturista: il vestiario, che rappresenta infatti una delle maggiori difficoltà per l'aspirante cicloturista. Non pochi si dimostrano favorevoli al cicloturismo, ma non lo praticano perchè non sanno come equipaggiarsi per la marcia. A questo argomento dedichiamo le presenti note. Per quello che riguarda la possibilità di portare con sè il necessario per rimettersi in assetto normale una volta giunti a destino, ci sbrigheremo in due parole. Basta attrezzarsi in modo da poter portare con sè il minimo sufficiente, in adatte e ben sistemate borse o valigie.

Vediamo ora quale è l'equipaggiamento necessario per la marcia. Pur premettendo che parliamo unicamente di attività da svolgere durante la buona stagione, bisogna riconoscere che il ciclista viene a trovarsi in diverse e, a volte, lontanissime condizioni di temperatura. Dal giorno alla notte, che è spesso freddissima anche in piena estate; dalla pianura ai valichi, compresi gli altissimi delle Alpi, la differenza è sovente fortissima. Si comprende come il vestiario debba essere, quanto a pesantezza, intonato alle condizioni dei luoghi. Sono poi da considerare le diverse condizioni di fatica: velocità e poco sforzo in pianura, resistenza dell'aria da vincere in discesa, lentezza e sudore in salita.

Sebbene l'adeguare il vestiario a queste diverse condizioni sia un fastidio, tuttavia il disturbo è quasi sempre necessario. Infatti, esso può evitarsi soltanto in tempi di mezza stagione, su itinerari non difficili, regolari e con marcia piuttosto costante. Allora, con un vestiario di media pesantezza e coll'adattamento a quel po' di calore costante che si produce e permane, si può procedere abbastanza bene. Ma non sono queste le condizioni di marcia normali.

Bisogna, dunque, che il cicloturista, durante la marcia, ogni tanto si tolga o indossi di nuovo qualche capo di vestiario. Beninteso che questo avverrà il meno frequentemente possibile. Tuttavia, per quanto rari siano questi cambiamenti, essi saranno confortevoli solo a patto che sia possibile sistemare rapidamente gli indumenti levati. Molto bene serve a questo scopo una borsa piuttosto ampia, dove si gettano alla rinfusa, al riparo dalla polvere. Sistema pratico e semplice, ma assai meno igienico ed estetico, è quello di fissarli al portapacchi o al telaio mediante elastici.

E ora vediamo di quali indumenti deve essere fornito il cicloturista.

Necessita, innanzi tutto, un paio di calzoni sport (2), di tessuto leggero, a orditura fitta, che non lasci passare la polvere. Perchè questa sia meno visibile, il colore da preferirsi è appunto il grigio-polvere. Se all'altezza della

gamba portano un'elastico (più pratico della fibbia), si deve badare che assolutamente esso non stringa. I calzoni vanno completati con calzettoni, che talvolta è comodo e gradevole arrotolare su un tratto della gamba nuda. Per ragioni estetiche, è questa la massima misura di nudismo da noi consigliato. Tutt'al più (un cortese Lettore ci ha scritto in merito) consentiamo il calzone corto ai giovani, con gambe ben tornite ed abbronzate!

Veniamo al giubbetto. Crediamo, perchè tale ci è risultato dall'esperienza personale, che la forma indicata nella figura 1 sia la più pratica. Posteriormente è aderente alla vita, ma pieghettato ed elastico, in modo da permettere ogni movimento e soprattutto di curvarsi in avanti. Il collo è abolito, perchè finirebbe per dare fastidio. Il doppio petto è una buona difesa contro l'aria. Naturalmente, si può tenere con la « bavarese », chiusa o aperta. Per la stoffa si può usare la stessa che ha servito per i calzoni; ma è preferibile il tipo da giacca a vento, perchè abbastanza impermeabile (per modo di dire) e leggerissima. Infatti, il giubbetto deve servire solo a riparare dall'aria e a mantenere aderenti alla vita gli indumenti sottostanti (maglie).

Sarà bene che il cicloturista previdente porti una maglia di lana (D) a canottiera, magari anche leggerissima, ma lunga e stretta, in modo da servire da pancera. Ciò può salvaguardare da diversi malanni (colpi d'aria, indigestioni, mal di stomaco, ecc.). Sulla maglia, una camicia sport (o « tennis » che dir si voglia), di seta, anche artificiale, leggera, senza maniche (A).

Quando è caldo si viaggia normalmente in questa tenuta. Abbassandosi la temperatura, si indossa un « pull over » senza maniche (C); se diminuisce ancora, una maglia con maniche (B) del tipo oggi assai comune e in commercio a prezzi convenientissimi. Se è addirittura freddo si indossano tutti e due.

In ogni caso, si può aggiungere il giubbetto. Le mutande (E) è preferibile siano corte e di tessuto liscio.

In condizioni favorevoli è gradito viaggiare anche a capo scoperto. Ma spesso si deve evitare l'aria troppo fredda o la polvere, specie da parte di coloro — e sono i più — che hanno i capelli lunghi. Ottimo, anche quando fa molto caldo, un berrettino di tela leggerissima (5), bianca o grigia. Esso è pratico anche per la sua piccola visiera, sempre utile, se non proprio indispensabile, in caso di sole (per il quale non bisogna dimenticare di munirsi di occhiali scuri); quando quella del berretto è insufficiente o si viaggia a capo scoperto, è bene usarne una del tipo tennis (7), ma scura o meglio ancora opaca, piuttosto che bianca.

Il cicloturista che si spinge sui più alti valichi alpini può trovare — perchè non sempre si capita col bel tempo — freddo intensissimo. Porterà, per ciò, con sè un paio di guanti (6), magari con leggera fodera interna.

Ed eccoci all'ultimo argomento: come viaggiare col maltempo.

All'estero (valga l'esempio dell'Inghilterra, ove il cicloturismo è praticato largamente e le condizioni di clima sono generalmente cattive) il cicloturista per abitudine non si lascia arrestare dal cattivo tempo, anche perchè il mercato gli offre la necessaria attrezzatura razionale (mantelle, calzoni impermeabili, ecc.).

Ma da noi, normalmente, è già molto se il ciclista si attrezza per potere giungere alla meglio, in caso di intemperie, al primo abitato, dove sosterà. A ciò è sufficiente una mantellina, con cappuccio, in sottilissima tela gommata, che è assai facile portare con sè, perchè ripiegata, sta entro apposita busta (4) di minimo volume. Si trova in commercio a prezzo accessibilissimo. In caso di pioggia dirotta, le gambe hanno poco riparo, ma basta cambiare i calzettoni bagnati all'arrivo.

Quanto alle scarpe, consigliamo quelle normali basse (le scarpette da ciclista vanno bene solo in caso che se ne abbiano altre di scorta), della migliore qualità possibile, perchè soltanto una buona pelle è impermeabile. La suola è bene sia piuttosto sottile, e non troppo larga, per adattarsi meglio al pedale e ai fermapiedi.

e. cap.

Primavera del ciclismo.

Aria di primavera: i nostri ciclisti hanno mietuto messi precoci sulle strade della riviera francese e l'attività italiana da questo felice inizio ha preso l'abbrivio per là nuova stagione animatissima, che ha avuto il suo episodio più significativo nella «Milano-San Remo», disputata quest'anno per la trentesima volta. Trent'anni di vita: tutta la storia dello sport ciclistico compendiata nell'albo d'oro della classica gara di apertura.

Nella «Milano-San Remo» si è avuto il primo severo confronto delle squadre ciclistiche allestite ed allenate dalle nostre maggiori case costruttrici. Lo schieramento di battaglia vede in lizza, tra i maggiori protagonisti: Olmo, Bini, Bergamaschi, Piemontesi, Romanatti, Marabelli e Cinelli per i «biancocelesti» della *Bianchi;* Bartali, Guerra, Battesini, Di Paco, Cazzulani, Favalli e Gios, per i «verde oliva» della *Legnano;* Rimoldi, Del Cancia, Introzzi, Canavesi per la *Ganna;* Bizzi, Maldini, Generati, Valetti, Mancini per la *Frejus.*

Rivalità accese, spirito di iniziativa, generoso fermento, mentre si studia di innestare nuove linfe sul ceppo vigoroso del «Giro d'Italia», massima prova nazionale a tappe. Si è discusso e si discute molto sul «Giro» e sul ciclismo italiano; buon segno, poichè vuol dire che le idee ci sono, che la volontà è tesa e sveglia.

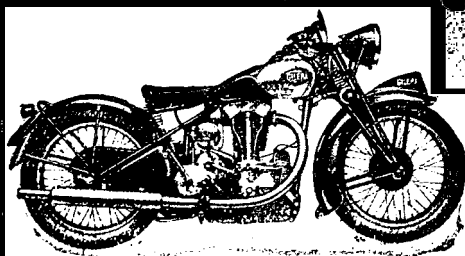
C'è del nuovo nel ciclismo italiano: c'è un nuovo presidente, valoroso squadrista ed alto ufficiale della Milizia, il Cons. Gen. Antonelli; c'è un Consiglio direttivo che riunisce sportivi e dirigemti di provata competenza, da Emilio Colombo a Federico Momo, dall'On. Alberto Garelli a Mario Ferretti, Segretario, a Vittorio Spositi, Commissario tecnico.

Il nuovo Consiglio è un crogiolo in cui ardono e si fondono intense passioni, e da questo fervore il ciclismo nazionale, sempre giovane e solido, non può che trarre giovamento.

I rapporti internazionali costituiscono sempre uno dei cardini dell'attività agonistica: ci sarà molto lavoro sulle strade e sulle piste straniere per i nostri corridori, che la Federazione ha deciso di inviare alla Milano-Monaco, di nuova istituzione, e al Giro di Germania. E se si andrà al «Tour», si sarà presenti con una squadra forte, agguerrita, fresca e ben preparata per il decoro del nostro sport e non per il gioco degli organizzatori d'oltralpe.

La bicicletta all'Esposizione parigina.

Un grido d'allarme sui giornali francesi: vi saranno biciclette e motociclette alla prossima Esposizione Internazionale di Parigi? L'allarme è sorto perchè, secondo informazioni attendibili, la risposta dovrebbe essere negativa. Nessun padiglione, nessun posteggio, neppure un «angolino» sarà allestito per ospitare le snelle macchine a due ruote e le maggiori sorelle motorizzate.

— «L'Esposizione non offrirà, dunque, ai visitatori alcuna testimonianza del nostro sviluppo e della nostra capacità costruttiva in questo campo?» — si domandano i Francesi che, della loro industria ciclistica in specie, sono orgogliosissimi. E dall'angoscia di questo dubbio sgorgano proposte ed iniziative per attrezzare una «Mostra d'onore» della bicicletta francese.

Veramente ci si è pensato un po' tardi, ma con l'esposizione parigina, così poco accogliente alla vigilia, non c'è da stupirsi. Si rimedierà? La Mostra ciclistica parigina, nel pensiero dei suoi zelatori, dovrebbe costituire qualche cosa come un museo storico e moderno della costruzione ciclo-motociclistica; una rassegna di esemplari tipo, di modelli universali, una sintesi dei progressi realizzati nel campo della bicicletta, dal pneumatico a bassa pressione alla ruota libera: dal cambio di velocità all'impiego di metalli leggeri, con tutte le piccole costanti innovazioni che conservano sempre giovane e moderno questo veicolo.

« Vedremo tutto questo? » chiedono accoratamente i giornali francesi.

Manca poco più di un mese all'inaugurazione dell'Esposizione internazionale parigina. Noi, da parte nostra, non possiamo fare a meno di pensare all'atmosfera di fidente, concorde, disciplinato lavoro, nella quale si prepara, tempestivamente ed ordinatamente, l'Esposizione universale di Roma del 1941.

La bicicletta a scuola.

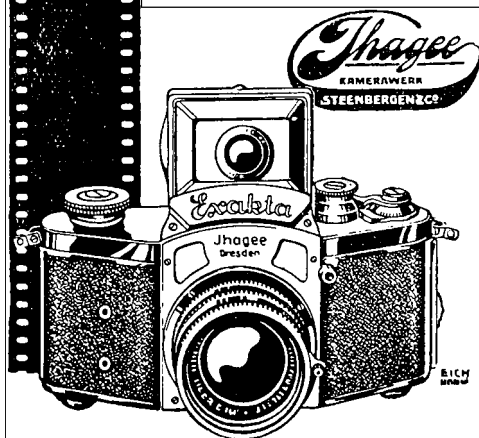
Anche questa ci viene dalla Francia dove, come abbiamo già detto, la bicicletta trova i più candidi e i più tenaci zelatori. Da tempo l'Unione Velocipedistica si batte per ottenere gratuitamente o a condizioni eccezionali, da parte di costruttori, commercianti, grossisti, una dotazione di macchine da mettere a disposizione dei ragazzi delle scuole. Tra gli episodi di questa « campagna » figura una singolare statistica raccolta da un dirigente in una delle principali scuole pubbliche di Evreux. L'indagine ha appurato che in una classe di 42 alunni di scuola media 39 sapevano andare in bicicletta e 23 possedevano una macchina. In una scuola elementare di 35 scolari dai 9 agli 11 anni 20 erano ciclisti e 15 disponevano di una macchina.

Conclusione: bisogna insegnare subito ai pochi studenti ritardatari ad andare in bicicletta. E in che modo? Con le biciclette messe a disposizione della scuola.

L'unico risultato tangibile sinora è però rappresentato dalle offerte di due biciclette da parte di una « vecchia gloria » ciclistica alle scuole elementari di Bordeaux.

I ciclisti e il traffico.

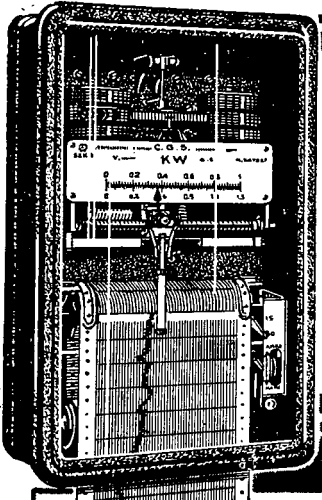
Nelle analisi e negli studî sulla disciplina e sulla sicurezza della circolazione, la bicicletta — a torto o a ragione — per vivo amore o per mania persecutoria, conserva sempre un ruolo di primo ordine. Crediamo interessante per i cultori della statistica riferire i dati emersi da una acuta analisi del traffico in una città svizzera. L'analisi si rivolge a uno degli elementi più arcigni, ma purtroppo più rappresentativi della circolazione: gli incidenti. Non citiamo le cifre assolute, ma le percentuali, in quanto queste sole possono offrire materia di confronti, pur tenendo presente che occorre essere prudenti nelle interpretazioni, per non cadere in deduzioni arbitrarie.

Ecco dunque qualche cifra: i ciclisti implicati negli incidenti rappresentano quasi il 30 per cento e la proporzione delle donne, nel confronto degli uomini, è di circa 1,7 per 10. La causa preponderante degli incidenti è la non osservanza delle norme di priorità di passaggio agli incroci; segue subito dopo la malaccortezza dei guidatori. Un elemento specifico per i ciclisti: la mancanza del fanalino posteriore ha concorso negli incidenti per l'1,185 per cento. Siamo propensi a ritenere che i ciclisti svizzeri siano molto ossequienti alla disposizione che rende obbligatorio l'uso del segnale luminoso posteriore.

Il motocarrozzino sensibile.

Gli Inglesi che, in fatto di motociclismo, ne sanno più del diavolo hanno ideato una nuova applicazione del motocarrozzino quale veicolo di prova per la «tenuta di strada» dei pneumatici. La ruota del carrozzino è montata in modo da potersi spostare di un certo angolo del piano verticale parallelo al telaio della moto. Questo leggero squilibrio permette, specialmente nelle curve, di rendersi conto della tendenza a slittare che un certo pneumatico ha nei confronti di un altro di diverso tipo. L'effetto a quanto si dice, è più sensibile sul motocarrozzino che in qualsiasi altro veicolo, forse perchè il motociclista è più «vicino» alla strada.

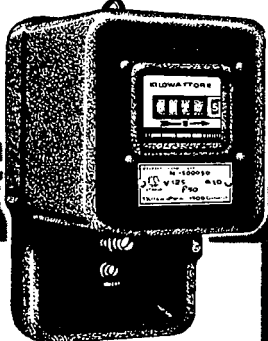
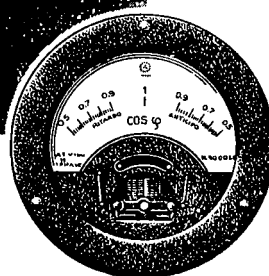
Battaglie motociclistiche.

Formazioni di battaglia: anche le case motociclistiche hanno inquadrato le loro pattuglie per le corse della prossima stagione. Ecco qualche nome tra i più significativi: *Guzzi:* Tenni, Pigorini, Sandri, Pagani; *Bianchi:* Serafini, Franzoni, Benigni, Rebuglio; *Gilera:* Taruffi, Aldrighetti, Fumagalli; *Benelli:* Alberti e forse Cavacciuti. E abbiamo limitato l'elencazione ai corridori più noti, ai campioni; ma la massa di giovani, alcuni dei quali già affermati, troverà piena valorizzazione attraverso le prove per le macchine di serie, che la Federazione ha decisamente varato e che sosterrà con tutte le sue forze.

L'attività sportiva ha avuto, intanto, un buon campo di azione nelle gare fuoristrada, che hanno raccolto numerosi concorrenti, costituendo fin d'ora un nucleo di preparazione per la corsa internazionale dei Sei giorni, alla quale non è tanto necessario partecipare con campioni di grido, quanto con corridori attrezzati fisicamente e moralmente al tipo di gara.

La novità solare del motociclismo italiano nell'anno XV sarà la Coppa Mussolini, sulla quale si polarizza sin d'ora l'attenzione di tutto il mondo della motocicletta. Prolungata oltre Napoli sino a Taranto, la gara, che da Milano per Roma si spinge in una sola tappa di 1200 km. alla terra di Puglia, è destinata a costituire un superbo collaudo, mai tentato prima d'ora.

Tendenze germaniche.

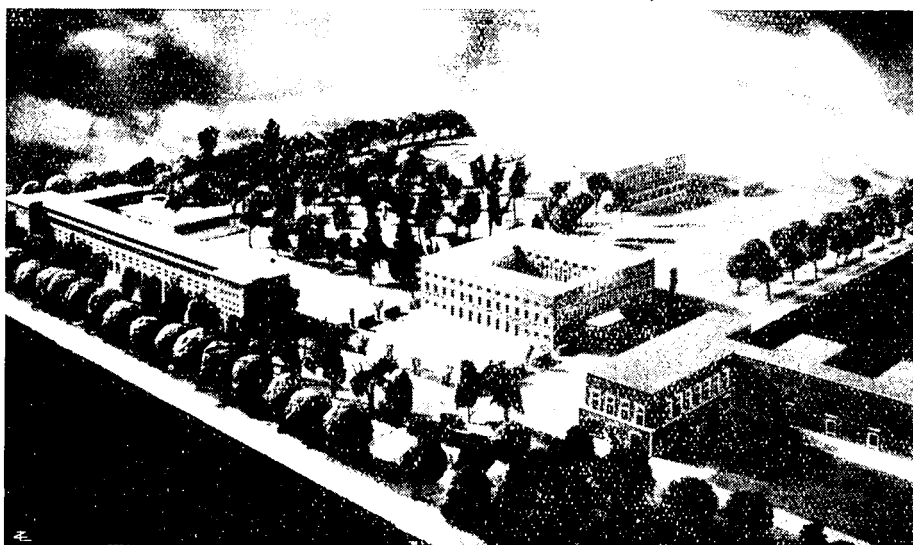
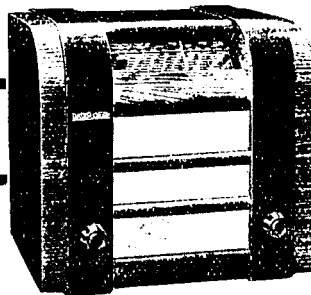
Nel paese in cui circolano oltre un milione di motociclette e in cui in un solo anno 175.000 nuove unità sono venute ad arricchire il già fiorentissimo traffico motociclistico, il Salone di Berlino, grandioso avvenimento nazionale germanico, che ha ormai acquistato uno spiccato significato politico, ha offerto una notevole rassegna della produzione tedesca, densa di novità e di attrattive tecniche. Le particolari condizioni orografiche della Germania e la sua rete stradale hanno favorito lo sviluppo delle moto leggere: le macchine da 100 a 200 cmc. di cilindrata rappresentano circa il 30 per cento della produzione esposta, e i motori a due tempi sono in prevalenza su quelli a quattro tempi, e mostrano un grande progresso costruttivo. Nel regno delle motoleggere la bicicletta a motore è apprezzata e largamente diffusa e, tra le nuove soluzioni, si distingue un motorino che non raggiunge i 50 cmc. di cilindrata e che si applica alla ruota posteriore del ciclo, sotto forma di un mozzo speciale di grosso diametro.

E poichè siamo in tema di esposizione, segnaliamo il successo della dodicesima Mostra torinese: un successo che non possiamo accompagnare con cifre altrettanto e proporzionalmente seducenti di quelle sopra ricordate.

Ccc.

ALI NEL CIELO

La Scuola di Applicazione Aeronautica.

Entro quest'anno sarà costruita a Firenze la Scuola di Applicazione Aeronautica per gli ufficiali dell'Arma che hanno compiuto i corsi regolari presso la R. Accademia Aeronautica di Caserta.

Il complesso delle costruzioni previste nel progetto in esecuzione comprenderà un edificio per le aule ed i gabinetti scientifici, un edificio per gli uffici del comando, un terzo edificio per l'alloggio degli allievi, una caserma per gli avieri ed altri fabbricati varî per la radio, le autorimesse e i servizi dell'Istituto.

Il Capo del Governo, approvando l'insieme delle opere predisposte, che comporterà una spesa complessiva di circa 20 milioni, ha stabilito che l'inizio dei corsi abbia luogo nella nuova sede già ai primi del prossimo novembre.

I servizi aerei dell'Impero.

È stato recentemente inaugurato, con l'arrivo di un monomotore veloce, il nuovo campo di aviazione di Gondar, situato a 12 chilometri dalla città e a 3 dal luogo dove sorgerà la nuova Gondar. L'apparecchio, che è ripartito immediatamente per l'Asmara, ha iniziato il servizio della posta aerea. Con la creazione del nuovo campo di aviazione, Gondar è posta, per via aerea, a un'ora e mezza dall'Asmara ed a tre giorni dalla madre patria.

Affermazione dell'industria aeronautica italiana all'estero.

Il concorso internazionale per la fornitura di materiale aeronautico alle forze armate dell'Argentina, cui hanno partecipato l'Italia, gli Stati Uniti, la Germania, la Francia, la Polonia e l'Olanda, si è chiuso col riconoscimento della superiorità assoluta degli apparecchi Savoia-Marchetti.

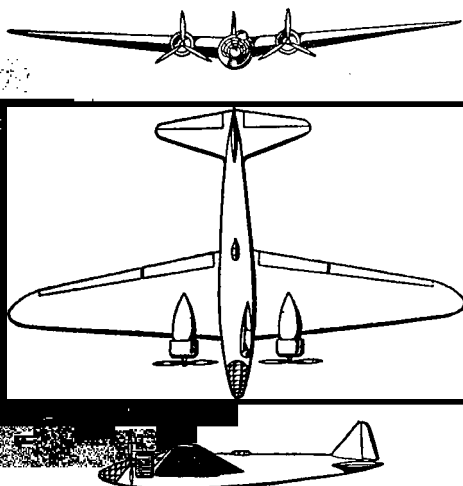
Tali apparecchi sono stati classificati primi per la loro superiorità in tutte le caratteristiche, cioè comportamento in volo, carico utile, velocità massima e di crociera, autonomia, armamento di tiro e getto, maneggevolezza per il combattimento e dispositivi di bordo.

Nuovi collegamenti aerei con l'estero.

Nella prossima estate un importante sviluppo avranno le aviolinee italiane collegate con quelle straniere. Infatti nella recente Conferenza oraria, tenutasi recentemente a Berlino per le comunicazioni aeree internazionali, sono state previste le seguenti aviolinee: Roma-Varsavia, Roma-Praga, Roma-Caifa, Palermo-Marsiglia-Roma e viceversa, quest'ultima linea in modo da permettere di partire da Palermo e giungere a Roma nella stessa mattinata e di partire da Roma e giungere a Palermo nello stesso pomeriggio. Sarà, infine, probabilmente istituita una nuova comunicazione con la Sardegna.

Apparecchio commerciale da trasporto rapido.

È stato costruito nelle Officine Amiot un nuovo tipo di apparecchio postale-rapido « long courrier », denominato « Amiot 341 ».

L'« Amiot 341 » è un monoplano ad ala media cantilever; fusoliera stretta, di minima resistenza aerodinamica, di forma longitudinale con profilo simmetrico. Il posto di pilotaggio, a guida interna, è installato sul lato sinistro della fusoliera. L'apparecchio è equipaggiato con dispositivo per il pilotaggio automatico, con dispositivi ipersostentatori e carrello d'atterraggio e ruota di coda retrattili.

Caratteristiche principali dell'apparecchio:

apertura alare	m.	23
lunghezza	m.	14
altezza	m.	4
superficie portante	mq.	67,500
motori (2 Hispano-Suiza)	CV.	2.200
peso totale	kg.	8.000
velocità a m. 4000	km./h.	475
quota tangenza teorica	m.	10.000

Servizio aeropostale transatlantico.

Nel prossimo novembre avrà inizio un servizio aereo transatlantico fra la Gran Bretagna e gli Stati Uniti, gestito da un ente misto, nel quale saranno rappresentate le Pan American Airways e compagnie britanniche, irlandesi e canadesi.

Il Congresso americano ha già approvato lo stanziamento necessario per sovvenzionare tale servizio aeropostale, che si eserciterà sul tratto New York-Southampton. Gli stanziamenti sono stati stabiliti sulla base di due dollari a miglio e le tariffe postali oscilleranno fra 21 e 25 cents, cioè fra 10 e 12 pence (circa L. 3,50 per oncia). Le autorità britanniche contemplano la possibilità di due diversi itinerari: il primo via Foynes (Irlanda)-Terranova, e il secondo via Bermude.

Le Pan American Airways hanno accettato di entrare nella combinazione in seguito alla concessione fatta

loro di agevolazioni di atterraggio per i loro servizi da parte dei Governi inglese, irlandese e dell'Isola di Terranova.

Non è ancora stato stabilito se col mese di novembre verrà iniziato il servizio o soltanto i voli sperimentali.

Convenzione aerea fra Austria e Jugoslavia.

Hanno avuto recentemente luogo a Belgrado delle conversazioni tra rappresentanti dell'Austria e della Jugoslavia circa il servizio aereo civile per il 1937. In seguito a queste conversazioni la Società dei Servizi Aerei austriaca avrà nuovamente la possibilità di esercire la linea Vienna-Budapest-Belgrado-Sofia, con prolungamento in ogni caso fino a Salonicco, e la linea Vienna-Graz-Klagenfurt-Lubiana-Sussak, mentre la Società iugoslava Aeroput inizierà un collegamento rapido Sussak-Agram-Vienna.

Itinerario del servizio aereo Inghilterra-Australia.

In seguito all'adozione di idrovolanti sull'intero percorso dall'Inghilterra all'Australia, la linea della « Imperial Airways » si svolgerà sul seguente itinerario: Southampton-Berre (Marsiglia) - Bracciano (Roma) - Brindisi-Pireo (Atene) - Mirabella (Creta) - Alessandria d'Egitto-Lago di Galilea (Palestina) - Habbaniye (Iraq) - Bassora (Iraq) - due scali da stabilire sul Golfo Persico - Gwadar (Poss. di Oman sulla costa del Belucistan) - Caraci (India) - Jodhpur (India) - Gwalior (India) - Allahabad (India) - Calcutta (India) - Akyab (Birmania) - Rangoon (Birmania) - Victoria Point (Birmania) - Penang (Stab. degli Stretti) - Singapore (Stab. degli Stretti) - Dendang (Indie olandesi) - Surabaia (Indie olandesi) - Bima (Indie olandesi) - Koepang (Indie olandesi) - Porto Darwin (Australia). Da qui la linea proseguirà, con aeroplani, per Sydney, Canberra e Adelaide a cura della società australiana « Quantas », associata della « Imperial Airways ».

L'aviazione civile in Birmania.

La Compagnia Irrawaddy ha creato recentemente in Birmania una rete interna di linee aeree. Alcuni servizi colleganti i principali centri sono stati già messi in esercizio, altri saranno inaugurati tra breve, mentre la Compagnia stessa provvede alla creazione di nuovi campi di atterraggio, alcuni dei quali già in via di completamento.

Piano di espansione aerea giapponese.

Il Governo giapponese ha recentemente deciso un piano quinquennale per l'espansione dell'aviazione civile, con una spesa complessiva di 200.000.000 di yen, pari a circa 1 miliardo e 100 milioni di lire.

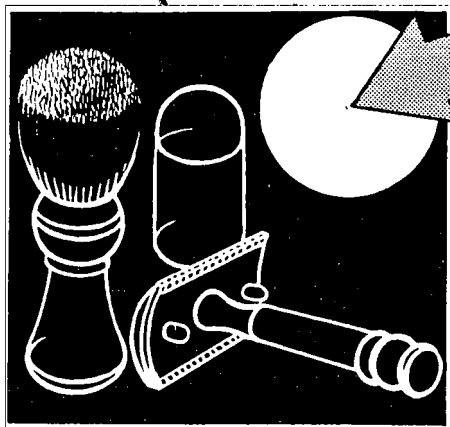
Verrebbero costruiti 8 nuovi aeroporti e 6 campi di atterraggio sussidiari, istituiti nuovi corsi di pilotaggio, migliorato il materiale e riorganizzato l'Ufficio aviazione del Ministero delle Comunicazioni.

Per intanto è stato inaugurato il nuovo aeroporto di Fukuoka (Kyushu) che diventerà il centro d'irradiazione di quasi tutte le linee internazionali: Giappone-Formosa, destinata ad essere prolungata verso Hong Kong, Singapore e Giava; Tokyo-Osaka, nonchè quella tra il Giappone e la Corea ed il Manciucuò.

Creazione di una rete aerea in Bulgaria.

A titolo sperimentale il Governo bulgaro ha deciso di gestire direttamente un servizio aereo sul percorso Sofia-Varna, adibendovi alcuni aeroplani recentemente ordinati all'estero.

I servizi aerei dirigibilistici in Germania.

Durante il 1937 verrà ripreso il servizio aereo con aeronavi. Sono infatti progettati da 18 a 20 viaggi da Francoforte a Lakehurst e molti viaggi nel Sud America, con meta Rio de Janeiro. In autunno verrà, inoltre, messo

in servizio il nuovo « L.Z. 130 » che sostituirà il « Conte Zeppelin » già in servizio da otto anni.

Questi progetti prevedono l'ampliamento dell'aeroporto di Francoforte dove, per la nuova aeronave, dovrà essere costruita un'aviorimessa in modo che l'unico capannone di Friedrichshafen sia al più presto libero per la progettata costruzione dell'« L.Z. 131 ». Per l'ampliamento dell'aeroporto di Francoforte dovrà essere abbattuta una foresta di circa un chilometro quadrato, che si trova al lato sud dell'aeroporto.

Le misure del nuovo hangar per l'« L.Z. 130 » corrispondono alla prima costruzione: lunghezza m. 275, altezza m. 51, larghezza m. 52. Le installazioni tecniche dovranno permettere a due aeronavi contemporaneamente di compiere le loro manovre di atterraggio e di partenza.

Statistiche del traffico aereo tedesco...

Durante il 1936 gli aeromobili della « Lufthansa » hanno percorso 14.888.000 chilometri, con un aumento del 16,4% rispetto ai chilometri percorsi l'anno precedente. Il numero dei passeggeri trasportati è stato di 231.900, con un aumento del 41% ed il carico della posta ha raggiunto 2.409.000 chilogrammi, con un aumento dell'83,9%.

... e austriaco.

Nel 1936 il servizio aereo austriaco ha trasportato 17.106 passeggeri, con un aumento del 51% in confronto al 1935, con un rapporto di passeggeri-chilometro di 4.269.187. Sono stati trasportati kg. 249.801 di bagaglio, con un aumento del 68,3%; 118.465 chilogrammi di merce, con un aumento del 25% e kg. 50.205 di posta, con un aumento del 65,9%. I chilometri-tonnellata percorsi sono stati 932.996, e la regolarità dei voli ha raggiunto il 97%.

Linea aerea San Francisco-Australia.

La Pan American Airways intende iniziare nel 1938 il servizio aereo transoceanico per l'Australia, e mentre sviluppa i piani e procede nelle necessarie trattative per l'approntamento delle basi e dei materiali, ha dato incarico ad esperti di studiare, entro il periodo di cinque mesi, le rotte sulle quali dovrà svolgersi il servizio. La nuova linea aerea avrà uno sviluppo di circa 13.670 chilometri nel seguente percorso: San Francisco-Honolulu-Isola Palmyra-Isole Samoane-Isole Figi-Isola Norfolk-Isola Lord Howe-Sydney.

Volo senza scalo di 3860 chilometri.

Un magnifico volo è stato compiuto da una squadra di dodici idrovolanti plurimotori da bombardamento, appartenenti alle forze della Marina degli Stati Uniti. Essi hanno superato con un sol volo, in formazione, i 3680 chilometri che separano San Diego (California) da Pearl Harbour, nell'arcipelago delle Hawaii. Il volo è durato 22 ore circa. Lungo il percorso erano state scaglionate sei unità della flotta per dare assistenza alla squadra aerea, che era composta complessivamente di 68 uomini.

Questo volo fa parte di un programma di crociere di trasferimento di unità aeree dal Continente alle basi insulari del Pacifico.

Una torre per il lancio di paracadutisti.

È in costruzione negli stabilimenti Skoda una moderna torre per il lancio dei paracadutisti. Essa sorgerà sul terreno della Esposizione a Praga e sarà messa in funzione per la prima volta in occasione della Mostra aviatoria nazionale. La sua altezza sarà di settantasei metri e due piattaforme di lancio si apriranno a trentacinque e a sessanta metri dal suolo.

La manovrabilità dei paracadute.

Secondo progetti di tecnici russi, la manovrabilità dei paracadute potrà venire aumentata mediante l'impiego di due paracadute distinti, congiunti alla base. Le dimensioni dei due paracadute sono ineguali e cioè il paracadute ausiliario è molto più piccolo del principale. Manovrando opportunamente i cavi di direzione, il paracadutista può aumentare o diminuire la distanza fra i due paracadute. Quanto più grande è la distanza fra le cupole dei due paracadute tanto maggiormente viene ridotta l'oscillazione pendolare del paracadutista.

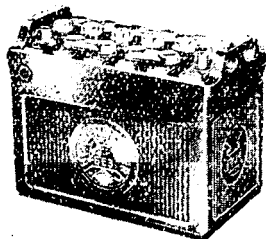
Nuovo motore per aviazione.

Un ingegnere di Varsavia ha ideato e costruito un nuovo tipo di motore che sarà azionato a carbon fossile od a polvere di lignite e che l'inventore ritiene possa essere installato con successo a bordo di aeroplani.

Il tipo di combustibile scelto dall'inventore polacco potrebbe realizzare una notevole economia di carburante; la qual cosa gioverebbe assai all'esercizio delle linee aeree, limitando la spesa per l'acquisto di benzina o nafta, che verrebbero sostituite da carbon fossile o lignite. Prove e studi saranno continuati sulla interessante invenzione.

Servizio aereo Nord atlantico.

Nel prossimo giugno avranno luogo i primi esperimenti per il collegamento transatlantico. Lo studio meteorologico che fu già iniziato dieci anni or sono, quando l'Inghilterra aveva ancora un programma dirigibilistico, è stato in questi ultimi tempi proseguito da un ufficio appositamente costituito presso il Ministero dell'Aria.

La organizzazione del collegamento richiederà però ulteriori studi ed esperimenti, in quanto non sono state ancora iniziate le prove per le comunicazioni radiotelegrafiche, nè è stata studiata la questione degli aeroporti per l'ammaraggio ed il decollo dei velivoli.

COMUNICAZIONI

Innovazioni nel servizio viaggiatori sulle linee automobilistiche S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno e Giulianova-Teramo, in congiunzione con le Ferrovie dello Stato.

Col 1° febbraio scorso sono state attuate speciali facilitazioni per viaggiatori a tariffa ordinaria e ridotta, provenienti dalle Ferrovie dello Stato o in partenza da località servite dalle autolinee di Giulianova-Teramo e San Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno, che effettuano viaggi su una di queste autolinee, nonchè a favore dei possessori di biglietti di abbonamento sulle Ferrovie dello Stato che percorrono tratti interessanti le autolinee medesime.

L'innovazione sta precipuamente nel fatto che anche sui percorsi delle autolinee vengono d'ora innanzi applicate tariffe ridotte, quando trattisi di trasporti che già fruiscono di analoghe riduzioni sulle ferrovie statali.

Più precisamente *in partenza dalle stazioni delle nostre ferrovie statali* possono rilasciarsi i seguenti tipi di biglietti:

a) di corsa semplice a tariffa ordinaria o ridotta in destinazione di una qualunque delle località servite dal mezzo automobilistico, applicando per il percorso Ferrovie Stato le tariffe ordinarie o ridotte in vigore sulle ferrovie stesse e per il servizio automobilistico i prezzi di 3ª classe a tariffa ordinaria o ridotta;

b) di andata e ritorno ordinari o festivi, di doppia corsa, limitatamente ai viaggi in destinazione delle località capolinea di Teramo e Ascoli Piceno, applicando in ogni caso per il percorso sulle Ferrovie dello Stato la competente tariffa e per il servizio automobilistico, qualunque sia la classe del biglietto ferroviario, i prezzi speciali per gli andata e ritorno ordinari, e quelli di 3ª classe per gli andata e ritorno festivi o per i viaggi di doppia corsa;

c) di doppia corsa, *per qualunque località delle autolinee* ai militari, ai militi della M.V.S.N. in servizio effettivo ed agli agenti di P. S. che viaggiano per ragioni di licenza.

In partenza dalle località servite dalle autolinee il servizio di rilascio dei biglietti è stabilito come appresso:

Per i viaggi in partenza dalle località capolinea di Ascoli Piceno e Teramo saranno distribuite, a mezzo delle Agenzie viaggiatori, le medesime specie di biglietti rilasciati dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato. Dalle località intermedie delle autolinee saranno distribuiti biglietti di corsa semplice a tariffa intera e ridotta, limitatamente al percorso fino alla stazione di scambio con le FF. SS., dove i viaggiatori dovranno munirsi di altro recapito per il proseguimento del viaggio sulle FF. SS. Per l'applicazione della tariffa ridotta sul percorso automobilistico saranno tenuti validi gli scontrini e le richieste in vigore sulle FF. SS.; tali docu-

menti dovranno essere regolarmente compilati con l'indicazione cioè della data, dell'intero percorso dalla località dell'autolinea alla stazione FF. SS. di destinazione del viaggio, ecc. ed esibiti *soltanto in visione* al personale dell'autolinea, che ne prenderà nota a giustificazione del biglietto emesso a prezzo ridotto. La stazione di scambio, su presentazione e dietro ritiro dei detti documenti (che porteranno indicata come partenza una località intermedia dell'autolinea) rilascerà i biglietti relativi per il solo percorso ferroviario fino a destinazione.

La durata di validità dei biglietti comprendenti il percorso ferroviario e quello automobilistico è quella stessa in vigore sulle Ferrovie dello Stato calcolata sul cumulo dei percorsi. Non è ammesso il rilascio di biglietti in servizio diretto per ragazzi. Sui tratti automobilistici non sono consentite fermate intermedie. Non è ammesso il rilascio di biglietti in servizio diretto allorquando siano interessati percorsi esercitati da altre Amministrazioni.

Per gli *abbonati* e i viaggiatori muniti di *carte d'autorizzazione* può interessare conoscere quanto è stato stabilito a loro riguardo.

I possessori dei seguenti tipi di biglietti di abbonamento valevoli sulle Ferrovie dello Stato: Ordinari, Intera Rete; Speciali delle Serie II, II-*bis*, VI, XV; XXVII e XXX, Regionali, di libera circolazione, o che, comunque, mediante congiunzione possano raggiungere le stazioni di San Benedetto del Tronto e di Giulianova, esibendo il proprio abbonamento hanno diritto al rilascio, per ogni viaggio sul percorso automobilistico, qualunque esso sia, di biglietti al prezzo eccezionalmente ridotto di L. 1,70 sulla linea di San Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno e di L. 1,50 su quella di Giulianova-Teramo. Per gli abbonamenti ordinari, speciali e regionali, comprendenti sul loro percorso una sola delle suddette stazioni di scambio, il rilascio del biglietto ridotto di cui sopra è consentito soltanto sulla linea automobilistica a contatto.

Su presentazione delle tessere d'autorizzazione valide sulle FF. SS. saranno rilasciati, sul percorso automobilistico, biglietti di corsa semplice a tariffa ridotta del 50%.

Riduzioni ferroviarie per le Grotte di Postumia.

A vantaggio dei viaggiatori diretti a Postumia per la visita di quelle meravigliose Grotte, le Stazioni ferroviarie del Regno concederanno, dal 31 maggio al 30 settembre, la riduzione del 50 % sul prezzo normale dei biglietti di andata e ritorno.

I biglietti a riduzione avranno una validità di giorni 5 per le percorrenze fino a 200 km. e di giorni 10 per le percorrenze superiori e daranno facoltà di effettuare a scelta lungo il percorso rispettivamente una fermata intermedia nel primo caso e due fermate nel secondo. L'uso delle fermate intermedie non sarà subordinato ad alcuna formalità e la durata delle fermate stesse sarà limitata soltanto dalla validità del biglietto. La partenza da Postumia dovrà avvenire entro 24 ore dall'arrivo. Il viaggiatore potrà, però, usare a piacimento della rimanente validità del biglietto, fermandosi in una qualunque località posta lungo il percorso (Trieste, S. Pietro del Carso per Fiume ed Abbazia, Cervignano per Grado, Monfalcone per i Campi di Battaglia e per Gorizia, Venezia, ecc.).

La partenza dalle stazioni scelte per le fermate intermedie potrà avvenire in qualunque momento, ma non oltre la mezzanotte dell'ultimo giorno di validità del biglietto.

La vidimazione del biglietto sarà da farsi esclusivamente a Postumia, tanto all'arrivo che alla partenza, alla biglietteria della Stazione ferroviaria.

V Riunione del Comitato Consultivo Internazionale Telegrafico.

Creato dalla Conferenza mondiale di Parigi del 1925 per studiare le questioni concernenti la tecnica e l'esercizio dei servizi telegrafici internazionali, è stato recentemente convocato a Varsavia, su invito dell'Amministrazione telegrafica polacca, il Comitato Consultivo internazionale telegrafico.

A detta riunione hanno preso parte i Delegati di 21 Stati europei, di 8 Stati extra-europei, i rappresentanti di 22 Compagnie cablografiche e radiotelegrafiche, di varî organismi internazionali ed industriali e il Direttore dell'Ufficio dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni.

Ripreso l'esame delle questioni trattate nelle riunioni precedenti, il Comitato ha diviso il complesso lavoro per varie Commissioni e a Sottocommissioni, che, ciascuna per la propria parte, si sono occupate del progresso della tecnica telegrafica, delle tariffe e delle innovazioni e miglioramenti da apportare all'esercizio in modo da rendere più sicuro, più celere e più economico il servizio dei telegrammi.

La questione più importante fra tutte, quella cioè delle tariffe e delle categorie dei telegrammi, è stata trattata dalla Commissione presieduta dal rappresentante italiano, la quale è risultata la più numerosa, perchè ai suoi lavori hanno preso parte le Delegazioni di tutti gli Stati e tutte le Compagnie cablografiche e radiotelegrafiche rappresentate alla riunione di Varsavia.

Considerato che nella Conferenza mondiale di Madrid (1932) vennero adottate, per il linguaggio convenuto, nuove importanti regole, fra cui essenziale quella che le parole convenute non debbono, nell'interesse della sicurezza e celerità di trasmissione dei telegrammi del genere, contenere più di 5 lettere, invece che fino a 10 come era prima concesso, è stato inoltre ricordato che la tariffa dei telegrammi medesimi fu fissata, a seconda del regime europeo od extra-europeo a cui i telegrammi stessi appartengono, in 7/10 ovvero in 6/10 della tariffa dei telegrammi ordinari. Da ciò l'ampio riconoscimento da parte di tutte le Delegazioni dei notevoli vantaggi che tale riforma ha recato al servizio.

Le Compagnie cablografiche e radiotelegrafiche, invece, hanno sostenuto di aver subìto, per la riduzione di tariffa concessa ai telegrammi in linguaggio convenuto, perdite finanziarie valutabili, secondo le Compagnie, dal 5 al 10 %, ed hanno, quindi richiesto un aumento di tariffa per tali telegrammi.

È stata prospettata pure l'opportunità di tornare eventualmente ad una tariffa unica per i telegrammi redatti in qualsiasi linguaggio (chiaro, convenuto e cifrato), riducendo opportunamente le tariffe vigenti per i telegrammi ordinari, i quali, essendo effettivamente troppo cari, soffrono la concorrenza del telefono e della posta aerea, e diminuendo convenientemente il numero delle molte categorie dei telegrammi a tariffa ridotta ora esistenti. Ma l'attuazione di tale proposta non presenta motivi sufficienti per modificare la riforma adottata a Madrid in un'altra non reclamata dal pubblico, e che importerebbe inoltre notevoli pregiudizi alle Amministrazioni, essendo pressochè impossibile trovare un coefficiente di tariffa unica che eviti perdite finanziarie alle Amministrazioni e Compagnie, e nello stesso tempo non rechi danno a tante categorie di utenti, che fanno ora largo uso dei telegrammi a tariffa ridotta.

Dopo lunghe discussioni su tale argomento, la Commissione presieduta dall'Italia, con la collaborazione delle Delegazioni interessate, ha chiuso i suoi lavori concretando in poche categorie le varie proposte riguardanti riduzioni di tariffe, per sottoporle poi all'esame della Conferenza generale, che avrà luogo al Cairo nel febbraio 1938.

TRA I LIBRI

Gen. AMBROGIO BOLLATI. – *I rovesci più caratteristici degli Eserciti nella guerra mondiale 1914-1918.* – Torino, Casa Editrice Einaudi, 1936-XIV, pag. 704 con 53 schizzi: L. 35.

ERCOLE MAZZA. – *Antonio Locatelli, due volte medaglia d'oro.* – Pag. 60 ill. Ed. Anonima Bolis, Bergamo 1937-XV: L. 3.

L. F. DE MAGISTRIS. – *Di alcuni orientamenti del commercio italiano dopo le sanzioni.* – Pag. 72. Ed. della Federazione Naz. Fascista Dirigenti Aziende Industriali (piazza Venezia, 11), Roma 1935-36: L. 3.

L'Impero Italiano dell'Africa Orientale. – Il libro della V classe elementare. Libreria dello Stato, Roma, Anno XV, pag. 95 con illustraz. e tav. f. t.: L. 4,50.

Contrammiraglio ARNO SPINDLER (Traduzione dell'Ammiraglio Wladimiro Pini). – *La guerra al commercio con i sommergibili.* – Vol. III. A cura dell'Ufficio Storico della R. Marina; Roma, 1937: L. 35. – Per i Soci del T. C. I. che ne facciano richiesta con vaglia intestato al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina - Ministero della Marina, Roma: L. 25.

ANGELO MANARESI. – « *Nuovo fiore* ». – 10° Regg. Alpini, Editore in Roma, pag. 206 con disegni : L. 10.

G. BORTONE. – *Il Codice della Cortesia e della Gioia.* – II ediz. riveduta e ampliata. Libreria Ed. Ticci, Siena 1937-XV: L. 10. – I Soci del Touring possono averlo a condizioni speciali, chiedendolo con cartolina vaglia di L. 7 alla C. P. 58 - Siena.

ANTONIO MORASSI. – *Il Palazzo Reale di Milano.* – Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. Ministero della Educazione Nazionale - Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. – Libreria dello Stato, Roma 1936-XV, pag. 81, ill.: L. 4,50.

LUCIO D'AMBRA. – *L'autore delle duecento commedie* (Carlo Goldoni). – Vite di Grandi Scrittori Italiani narrate al popolo da un romanziere. Ed. N. Zanichelli, Bologna 1936-XIV, pag. 297: L. 12.

BENITO MUSSOLINI. – *Audacia.* – Da « *Scritti e Discorsi* » per i giovani degli Istituti Militari. A cura del Ministero della Guerra, Roma 1936-XV, pag. 185, ill.: L. 8.

Sintesi Economica dell'Etiopia: Ieri - Oggi - Domani. – N. 3 (8° della Serie). – Istituto Coloniale Fascista, Roma 1936-XIV, pag. 30, cartine: L. 3.

ACHILLE STARACE. – *La marcia su Gondar della Colonna Celere A. O. e le successive operazioni nella Etiopia Occidentale.* – Ed. A. Mondadori, Milano 1936-XV, pag. 164, illustrazioni e carte: L. 20.

Nomenclatura Elementare ed Espressioni nelle lingue Amharica, Galla, Araba (dialetto tripolino). – Istituto Coloniale Fascista, Roma 1936-XIV, pag. 48: L. 2.

GIORGIO NICODEMI. – *Tranquillo Cremona.* – Pag. 247. – ENRICO SOMARÈ. – *Favretto.* – Pag. 225. Collez. « I Maestri della pittura italiana dell'Ottocento ». Ed. A. Mondadori, Milano 1933-XI, tavole, disegni, ill.: L. 40 ogni volume.

ADOLFO VENTURI. – *Raffaello.* – Ed. A. Mondadori, Milano 1935-XIII, tavole ill.: L. 25.

G. EDOARDO MOTTINI. – *Storia dell'Arte Italiana.* – Nuova Edizione ampliata con l'aggiunta di una introduzione su « L'Arte Antica ». A cura di Vincenzo Costantini. Ed. A. Mondadori, Milano 1936-XIV, pag. 570, ill.: L. 44.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Commercio estero nell'Anno 1935.* – Volume I°. *Analisi per merci e per paesi.* – Tip. Ipp. Failli, Roma 1936-XV, pag. 1012: L. 40.

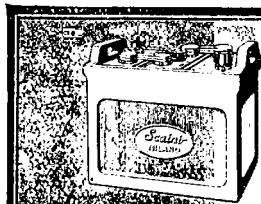
DARIO LISCHI « DARIOSKI ». – *Tripolitania felix.* – Pag. 186. Ed. Nistri-Lischi, Pisa, Anno XV: L. 8.

GIORGIO DEL VECCHIO. – *Ricordando Alberico Gentili.* – Pag. 40. Ed. Istit. Ital. di Diritto Internaz., Roma 1936-XIV. – *Pacifismo.* – Estratto dalla « Rivista Internazionale di Filosofia del Diritto », Roma 1936-XV.

MARIO GALLO. – *La ginnastica dei fanciulli gracili.* – Pag. 90 con 54 disegni. Stamp. Zanetti, Venezia: L. 6.

Nuovissimo Dizionario Postelegrafonico del Regno e dei Possedimenti Imperiali per il 1937-XV. – Elenco alfabetico dei Comuni, frazioni e località — con l'indicazione della provincia — dei servizi postali, telegrafici e telefonici, nonchè appoggi e distanze. VIII Edizione con oltre 5000 variazioni in confronto alla precedente: L. 12; franco e raccomandato L. 13,50. Inviare importo al compilatore Cav. Uff. E. Penna, già Capo Sezione nelle Poste, Milano, via Andrea del Sarto 7, versandolo sul Conto Corrente Postale 3-132.

MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE – DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI. – *Catalogo delle cose d'arte e di antichità d'Italia.* – *Assisi,* a cura di Emma Zocca, Libreria dello Stato, Roma 1936-XIV, pag. 383, moltissime illustrazioni: L. 90.

RAMIRO CELLA. – *Il pescatore dilettante.* – Stab. Tip. de « La Vedetta d'Italia », Fiume 1936-XIV, pag. 127, ill., presso l'Autore a Laurana: L. 8.

I Bersaglieri di Lamarmora 1836-1936. - Stabil. Tip. Piacentino, Piacenza 1936-XIV, pag. 16.

ACHILLE BENEDETTI. - *La guerra equatoriale con l'armata del Maresciallo Graziani.* - O. Zucchi, Milano 1936-XIV, pag. 323, 23 ill.: L. 12.

ARNALDO CIPOLLA. - *Da Baldissera a Badoglio.* - Bemporad, Firenze 1936, pag. 639, molte ill.: L. 20.

LOUIS BONNEVILLE. - *L'Auto et l'Amerique*, pag. 176. - Ed. Etac, Nizza 1936.

Notizie utili per il Soldato e l'Operaio in A. O. I. - Omaggio del Banco di Roma. Richiederlo presso tutte le Filiali.

DER DEUTSCHE AUTOMOBIL-CLUB. - *DDAC Clubbuch 1937*, pag. 214 con illustraz. Verlag: Motorwelt-Wirtschaft-u. Verlags-G.m. b. H., München 2 NO.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci Annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,50)
Soci Quinquennali	L. 75,50	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Statistica dei Soci al 28 Febbraio 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 28 febbraio 1937		N. 146 599
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 10 443
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 28 febbraio 1937	» 1 455	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 28 febbraio 1937	» 12 304	
		» 259 493
		N. 416 535
Presumibili rinnovi annuali già iscritti nel 1936 che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 53 500
Totale Soci		N. 470 035

Direttore: Sen. CARLO BONARDI

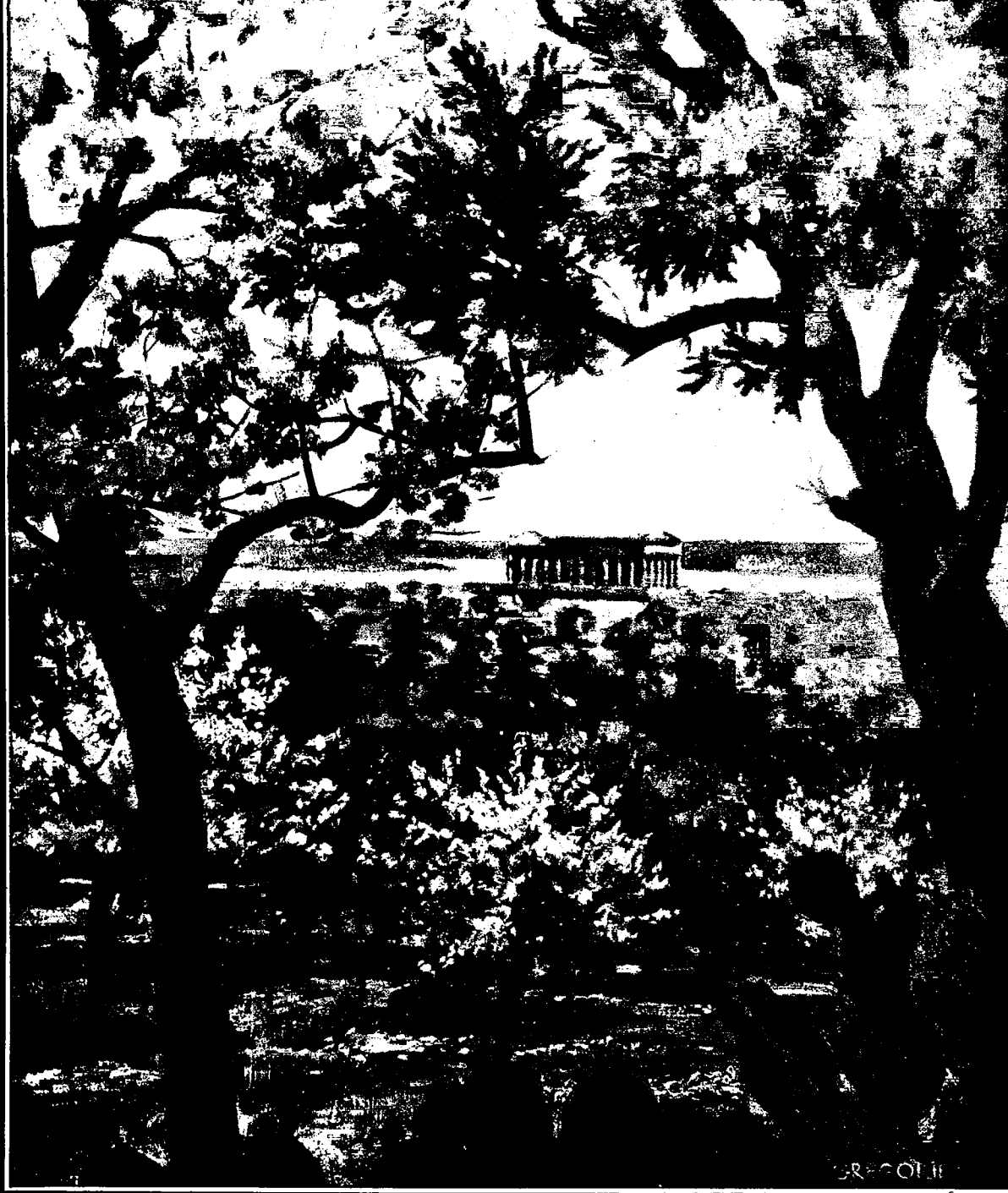
Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

FIERA DI MILANO - 1937 - XV

PADIGLIONE MECCANICA - Posteggi 4225 - 4226
PADIGLIONE FORN. ALBERGHIERA - Pianoterra

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50

Dal celebre quadro di Monet: "La colazione"

L'olio d'oliva DANTE, prodotto d'olive fresche e sane, è ricco di vitamine. Si vende solo in recipienti originali e sigillati; non si vende mai sciolto. Tutti i buoni negozi sono provvisti d'olio d'oliva DANTE, e lo vendono alle migliori condizioni.

Giacomo Costa fu A. - Genova

CROCIERE D'ESTATE

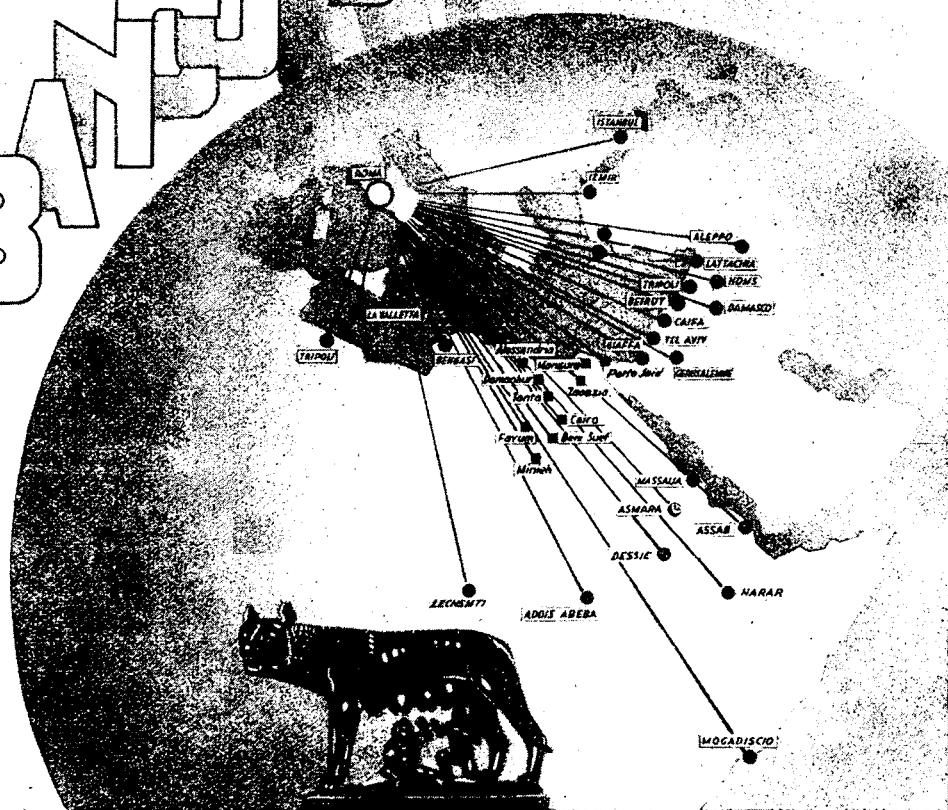
ROMA
MEDITERRANEO - LEVANTE
MAR NERO - ADRIATICO
14 Luglio 11 Agosto
Prezzo minimo L 1920

OCEANIA
GRECIA - SICILIA - AFRICA SETTENTRIONALE
2 Agosto - 17 Agosto
Prezzo min (Classe Unica) L. 1550

CONTE GRANDE
FERRAGOSTO IN CROCIERA
9 Agosto - 16 Agosto
Prezzo minimo L. 700

NEPTUNIA
CROCIERA IN LEVANTE
28 Agosto - 9 Settembre
Prezzo min (Classe Unica) L. 1350

ROMA
EGITTO - PALESTINA - GRECIA
2 Settembre - 15 Settembre
Prezzo minimo L. 1110

"ITALIA"
SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE

IL BANCO DI ROMA
ISTANBUL
IZMIR
ROMA
ALEPPO
LATTACHIA
HOMS
TRIPOLI
BEIRUT
DAMASCO
CAIFA
TEL AVIV
GIAFFA
GERUSALEMME
LA VALLETTA
TRIPOLI
BENGASI
Alessandria
Porto Said
Tanta
Cairo
Beni Suef
Fayum
Minieh
MASSAUA
ASMARA
ASSAB
DESSIE
HARAR
LECHEMTI
ADDIS ABEBA
MOGADISCIO
NEL MEDITERRANEO E
NELL'IMPERO ETIOPICO

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 5
MAGGIO

SOMMARIO

In copertina: Agrigento: Il Tempio della Concordia (da un dipinto di Guido Gregorietti, offerto a «Le Vie d'Italia» dall' «Ente Primavera Siciliana»).

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937

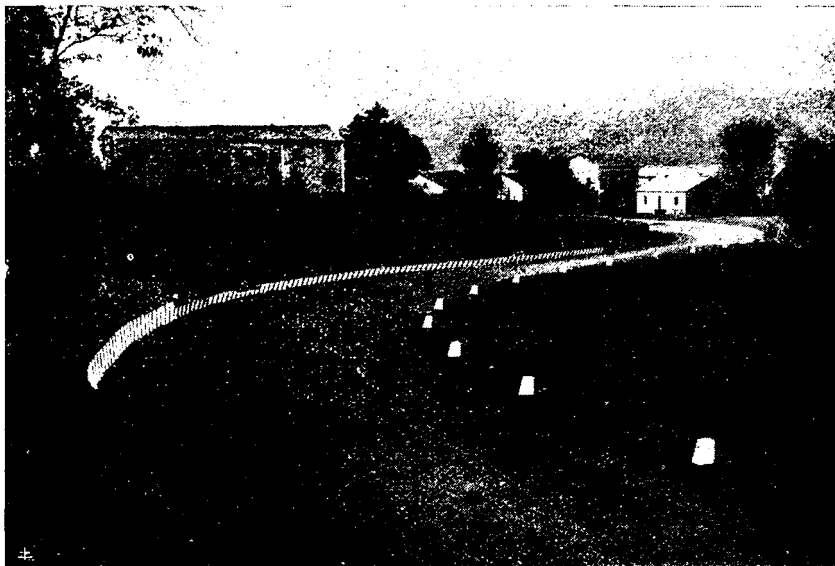
Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

SICUREZZA
PIRELLI
"Stella Bianca"
M. DUSE

TURISMO

LA NUOVA STRADA APPENNINICA REZZOAGLIO-S. STEFANO D'AVETO

ATTRAVERSO L'ABITATO DI MAGNASCO (*Fot. Civicchioni*)

A cura della Provincia di Genova è stato costruito il nuovo tronco di strada appenninica Rezzoaglio-S. Stefano d'Aveto, lungo chilometri 15.

Grandissimo è anche il valore turistico di questa strada, che, movendo da Chiavari, dopo aver percorso le vallate ridenti dell'Entella e dello Sturla, entra in quella dell'Aveto — una delle più pittoresche della Liguria — e raggiunge S. Stefano d'Aveto, grosso borgo contornato dalle cime più alte dell'Appennino Ligure-Emiliano, tra cui l'Aiona, il Penna, il Maggiorasca (m. 1850).

La nuova strada — tra le più belle e la più alta del Genovesato — ha principio da Rezzoaglio, alla quota 717 sul mare, tocca i centri abitati di Cerro, Pianfontana, Magnasco, Cerisola, Villanoce, Villa, Allegrezze e termina nell'abitato di S. Stefano d'Aveto, presso i ruderi del Castello dei Doria, alla quota 1025.

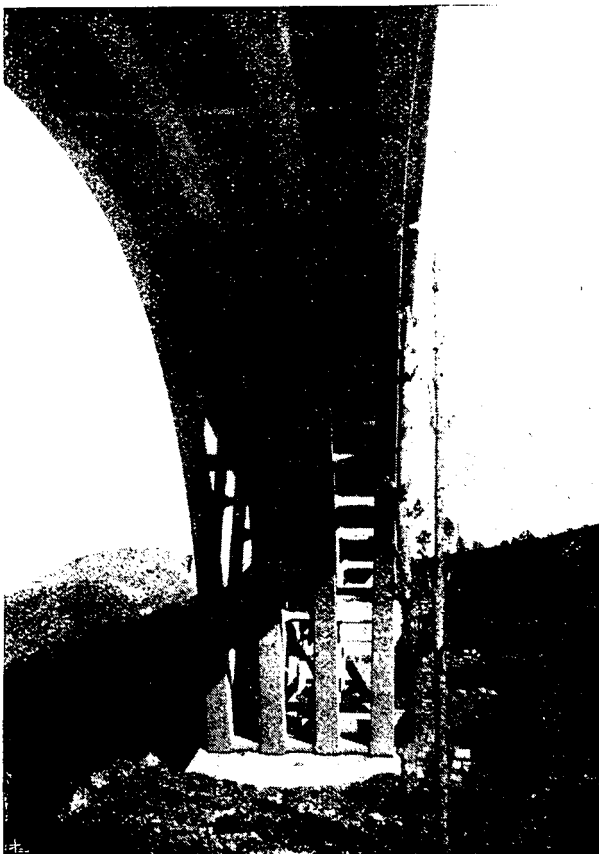
Fra le numerose opere d'arte costruite lungo il suo percorso, va segnalato il magnifico ponte in cemento armato, lungo m. 64,60, sul torrente Crosascura.

Una plaga della ridente Liguria respira così da un nuovo polmone. Valligiani che prima dovevano comunicare tra loro per lunghi itinerari indiretti o superando erte impervie, lungo sentieri faticosi e con mezzi primitivi, accelerano ora il ritmo dei traffici; ai turisti si aprono aspetti nuovi del paesaggio, in questa Liguria marina e montana, che esercita tanta attrazione su Italiani e stranieri.

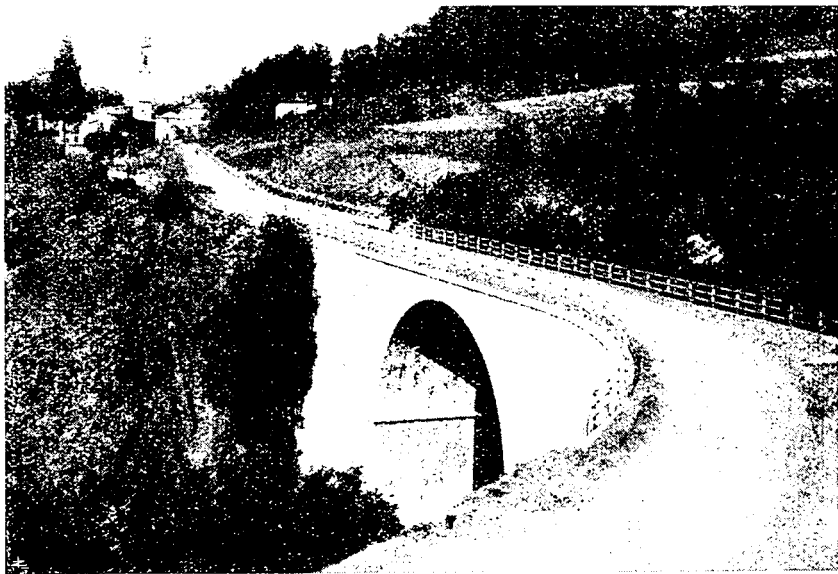
La strada — che ha importato una spesa di circa dodici milioni di lire — è già servita da un regolare servizio pubblico biquotidiano di autotrasporti.

L'avvenire di S. Stefano d'Aveto, come stazione climatica, è ora assicurato: questa cospicua opera stradale ha infatti singolare pregio tecnico ed alto valore turistico ed economico.

A. CAPPELLINI

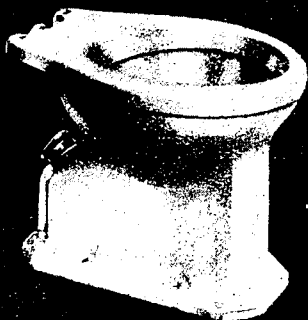
PONTE SUL RIVO CROSASCURA (*Fot. Civicchioni*)

ATTRAVERSO L'ABITATO DI LA VILLA: NELLO SFONDO, I MONTI PENNA E PENNINO

(*Fot. Civicchioni*)

A 11 CHILOMETRI DA REZZOAGLIO ED A 4 DA S. STEFANO D'AVETO: ATTRAVERSO L'ABITATO DI ALLEGREZZE

(*Fot. Civicchioni*)

TURISMO GASTRONOMICO

La gastronomia come motivo del turismo, alla quale il nostro Sodalizio da anni viene dedicando la sua propaganda, come dimostra la « Guida Gastronomica d'Italia » pubblicata nel 1929, è un'idea che trova ora generale consenso. Accanto a coloro che rivendicano la nobiltà della cucina tradizionale italiana, abbiamo enti ed istituzioni che promuovono manifestazioni gastronomiche e l'adozione di vivande schiettamente nostrane negli alberghi e nei ristoranti, che sembravano averle bandite, per far posto a certe preparazioni cosiddette internazionali, senza carattere e sapore definito. V'è chi, come il Prof. Ernesto Bertarelli, afferma anche la nobiltà dell'argomento, e riconosce nella cucina un segno rivelatore della civiltà di un paese, citando in proposito il filosofo Kayserling, il quale vede nell'assenza di una cucina nazionale negli Stati Uniti il primo segno rivelatore della mancata originalità civile di quel paese e il sintomo certo della sua non raggiunta maturità.

Nè difettano celebrazioni di cucine regionali, talora assolutamente disinteressate, come quando si legge sull'*Ora* di Palermo l'elogio della cucina mantovana e un appunto rivolto a quel simpatico tedesco che fu Hans Barth, perchè nel suo inventario delle più rinomate osterie d'Italia ha proprio dimenticato Mantova, la ghiotta città dei Gonzaga, che in fatto di buona cucina cede il primato solo alla petroniana Bologna. « Geograficamente situata, Mantova, nell'estrema punta sud-orientale della Lombardia, a quattro salti dall'Emilia e dal Veneto, la cucina mantovana vi offre — con qualcosa di più *fattincasa* e di più appetitoso, forse perchè

Ecco tre pezzi

in porcellana vetrificata "Standard" destinati ad entrare largamente nel campo delle **case civili moderatamente costose** e delle **case popolari.**

Infatti questi modelli sono stati creati nell'intento di praticare per essi **prezzi molto bassi, che pongano la nostra "Vitreous-China" originale alla portata di tutti, senza sacrificio di alcuna qualità igienica o pratica.**

Porcellana
Vetrificata
"Standard"
Non assorbe
Non cavilla
Non si macchia

Chiedete opuscoli e schiarimenti alla

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

Via A. M. Ampère, 102 - MILANO - Telef. 287822 - 287835

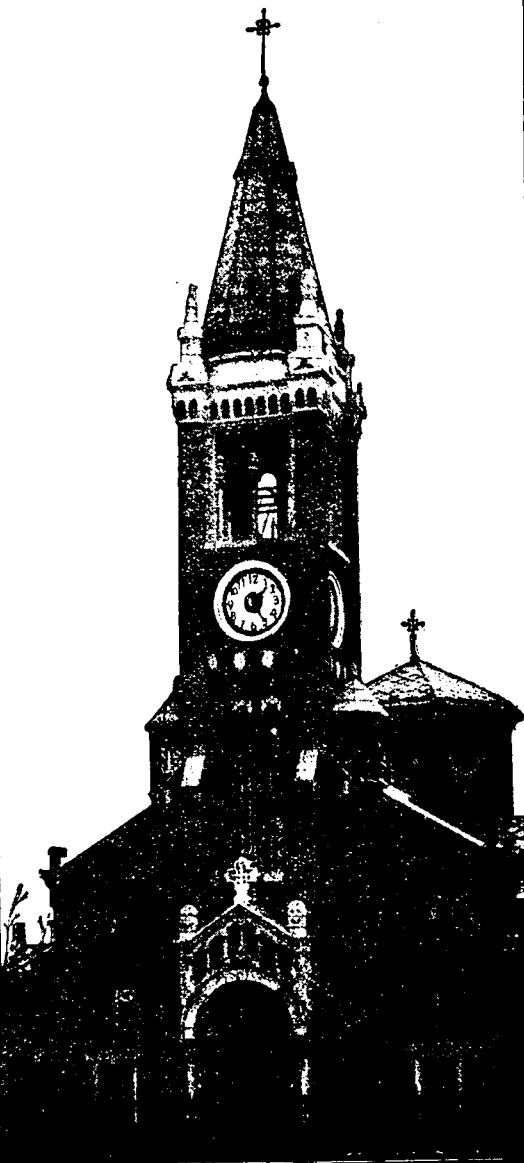
SALE DI MOSTRA E DEPOSITI NELLE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA

più familiare — indifferentemente, dopo i celeberrimi agnolotti, un ossobuco milanese e una squisita minestra di « risi e bisi ». Senza contare che sa aggeggiarvi un tal piatto di tagliatelle verdi alla bolognese, che per mangiarne di simili nella città petroniana — tempio e paradiso dei buongustai di tutto il mondo — dovete avere buon naso nello scegliere il vostro ristoratore. Tradizione antica questa, se nella sontuosa e prelibata cena offerta a Suzzara nel 1350 dai Gonzaga al Petrarca, il banchetto fu disturbato dal « gracidare di un esercito di ranocchi attirati dall'odore delle vivande... Figurarsi, dunque, di quali leccornie dovesse trattarsi, se perfino i ranocchi fecero rivoluzione perchè non erano stati invitati ».

Se alla cucina mantovana dedica i suoi elogi l'*Ora* di Palermo, Alberto Consiglio, nella *Stampa* di Torino, celebra la gastronomia napoletana. E deve essere veramente così, se la cucina ha da servire di richiamo per i turisti e invogliare i buongustai a viaggiare. « La stagione gastronomica napoletana comincia in autunno, e tra carnevale e Pasqua raggiunge il suo apice. La gastronomia napoletana ha particolarissimi aspetti. Se non si venisse a Napoli per studiare le antichità pompeiane o ercolanesi, per goder l'amenità dei dintorni, o per imbarcarsi per le terre dell'Impero, questa città meriterebbe di essere visitata per la sua cucina ». Ma non si creda di celebrarla soltanto per i suoi vermicelli con le vongole, o per la zuppa di cozze, o per i polipi affogati, o per la zuppa di pesce, o pel fritto di triglie e calamari. Sono, sì, questi, i piatti più caratteristici della cucina napoletana; ma essi offrono occasione ad una gita gastronomica a Posillipo o ad un pranzo a Santa Lucia. E qui cade a proposito una dimostrazione delle origini popolaresche, anzi plebee, della cucina napoletana, in confronto di altre, come, ad esempio, quella bolognese, le cui tradizioni sono definite *rinascimentali* e *cardinalizie*.

« Fare la storia e la interpretazione di una grande scuola gastronomica, significa fare la storia spirituale e la interpretazione del popolo illustre, dal cui genio collettivo è stata elaborata. Plebea? Sì, ma in senso romano e in senso ateniese, a cui si ricollegavano i Greci napoletani. Quaggiù la gastronomia del signore è comune al popolano: tutti uguali innanzi alle lasagne, ai migliacci, ai polpettoni, alle minestre verdi, ai cento modi di condire i maccheroni, alle pastiere, alle croccanti. E tutta la storia politica napoletana è appunto in questa chiave di volta: un Domenico Caracciolo, un marchese di Serracapriola, maestri di diplomazia all'Europa della fine del Settecento; un Gaetano Filangieri, sommo luminare della filosofia del diritto, erano prima di tutto « popolani » nei gusti, negli atteggiamenti, nella loro famigliare dimestichezza col popolo « vascio ».

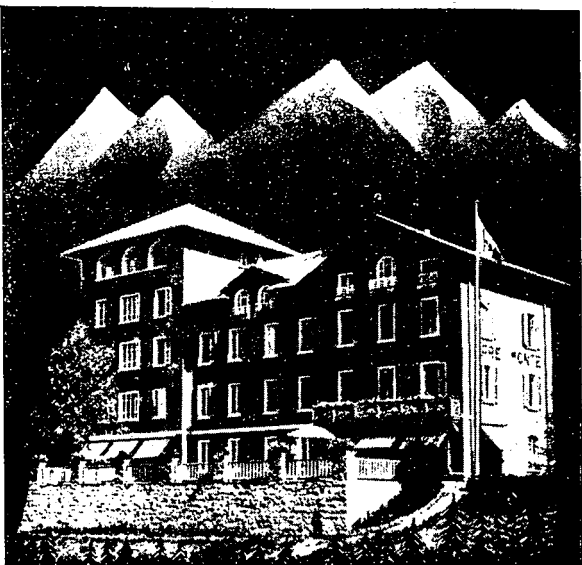
Questo genio popolaresco della cucina napoletana si manifesta soprattutto nei sapori schietti e vigorosi delle vivande: « Ogni sforzo, ogni astuzia viene impiegata perchè l'aroma della freschezza conservi tutta la sua energia. La salsa di pomodoro dovrà rispettare il sapore fresco e leggermente acre del frutto maturo; nella squisita « minestra di stagioni », fave, piselli, punte di asparagi, quarti di carciofo, cipolline minuscole, dovranno raggiungere il punto di cottura senza svilire in ibrida mescolanza il loro delizioso sapore originario, vera poesia di un orto campano; e il pesce delle fritture dovrà esprimere lo schietto e sapido odore che ha, quando i pescatori di Posillipo lo traggono vivo dalle nasse.

La gastronomia napoletana vanta una scuola di friggitura che non teme nemmeno la rivalità dei friggitori del ghetto romano: a Posillipo e a Santa Lucia servono le triglie e i calamari su di una carta riccia, per dimostrare che nemmeno una particella di unto è rimasta sulla vivanda. Pensate che, per conservare ai vermicelli alle vongole il profumo d'alga dei bassifondi

sabbiosi e scogliosi dove si raccolgono i molluschi, le grandi firme gastronomiche diluiscono la salsa con acqua di mare e vi fanno bollire un granchio pestato, chiuso in una pezzuolina!... ».

Un'affermazione dei pregi della cucina italiana e un cenno delle iniziative che potrebbero metterla in valore si ritrova in « Alimentazione Italiana », che ricorda anche la « Guida Gastronomica d'Italia » edita dal nostro Sodalizio, la quale offre come una visione panoramica della gastronomia in ogni provincia nostra. E fra le iniziative che possono associare in uno stesso interesse gastronomia e turismo, ricorda le escursioni promosse in Francia dall'Automobil Club dell'Ovest e dal quotidiano « Le Matin »; il viaggio gastronomico in Italia lungo gli itinerari della Carta Gastronomica dell'Enit, promosso dal quotidiano « Grüne Briefe » di Berlino; la Fiera dei Tartufi organizzata ad Alba dalla *Gazzetta del Popolo* di Torino, alla quale hanno partecipato in perfetta letizia oltre 30.000 persone; i viaggi sul Reno organizzati dall'Ufficio Turistico di Magonza, che ai gitanti distribuisce col biglietto di viaggio un buono che dà diritto ad un bicchiere del vino locale...

E ancora « L'Alimentazione Italiana », in altro scritto sullo stesso argomento, raccomanda la caratteristica cucina regionale agli alberghi e ristoranti, i quali, in materia, hanno da adempiere un compito specifico. Soprattutto raccomanda il *poco ma buono:* « Bisogna che le specialità si trovino laddove sono ricercate e devono trovarsi; e in modo tale da non smentire la fama consacrata nei libri e nelle guide turistiche, e da non deludere, disorientare e sviare il buongustaio, che è il miglior cliente. A ciascun paese la sua specialità, il suo piatto tradizionale, e — come in genere si fa a Roma — ogni locale importante dovrebbe dedicarsi con particolare cura a qualcuna delle preferite specialità locali ». Bene a proposito sono ricordate qui le parole rivolte dall'On. Bonomi, Direttore Generale per il Turismo, ai conduttori dei pubblici esercizi, nel suo discorso in occasione dell'Assemblea della Federazione Nazionale di categoria:

« I ristoranti e le trattorie debbono bandire ogni standardizzazione, e le colazioni a base di *menus* internazionali. Si debbono offrire le buone e sane pietanze italiane, condite da buonissimo vino italiano. Rirtorniamo alla nostra buona cucina, in cui le tagliatelle o il risotto, conditi con del buon vino, rendono roseo il problema della vita e facilitano la soluzione di tutti i problemi morali, sentimentali ed economici ».

A conferma e illustrazione di queste sue idee, l'On. Bonomi, in un recente succoso articolo del *Popolo d'Italia*, si augurava che, « nella rinascita del turismo si rinnovino le cucine e le sale da pranzo. Si entra — egli osserva — in troppi ristoranti, sui laghi lombardi, i quali danno un senso di gelo, se pure sfolgora il sole. Un gelo al cuore. Pavimenti di piastrelle di cemento, pareti squallide, ciuffi di fiori finti sulle cantere, credenze con falsa argenteria, sedie senza gusto e senza stile. Che invece il bel sole nostro faccia gettare bagliori dal rame rilucente. Appaia il camino; e se è d'inverno, crepiti il ceppo; se invece è estate, la cappa accolga una piccola mostra d'arte paesana. Ferri battuti. Stoviglie rusticane dai colori vivaci e dai disegni, se più vi piace, burleschi. Vassoi di peltro. Bricchi, coccome di rame per servire il caffè e se alcuno chiede una chicchera di cioccolata, si vegga giungere l'antica cioccolatiera col frullino. Corra lungo la parete un zoccolo di vecchio noce con una ribalta per accogliere arnesi e strumenti che servivano alla vita patriarcale dei nonni. Si vegga l'antico affettapane e l'arcolaio; si osservino stampe riproducenti vecchie visioni del borgo che ci ospita. In un angolo, se occorre, giganteggi una capace botte. Insomma un poco di cordialità, di personalità dell'arredamento ».

Norme per la disciplina della pubblicità stradale.

Alla Camera è stato approvato il disegno di legge sui cartelli pubblicitari lungo le strade e le autostrade. Con tale provvedimento legislativo — osserva il Ministro dei Lavori Pubblici On. Cobolli Gigli nella sua Relazione — l'Italia, dopo avere unificato le segnalazioni stradali, ora adempie un'altra delle convenzioni internazionali in materia stradale. L'On. Italo Bonardi, nella sua relazione al disegno di legge, osserva che la nuova disposizione legislativa viene ad estendere alle strade provinciali e comunali una disciplina che è già in atto sulle strade dell'Azienda statale, la quale non solo ha curato la perfetta efficienza delle strade, ma con adeguate segnalazioni ha cercato di rendere meno pericoloso il traffico, diminuendone i rischi, e nello stesso tempo, si è giustamente preoccupata della difesa delle bellezze panoramiche, in modo da non deturpare coi cartelli il paesaggio. Se, però, gli Enti proprietari delle strade possono regolarvi il collocamento dei cartelli, ponendoli nelle località più opportune, la cosa si presenta diversa per i cartelli posti in prossimità delle strade, cioè sulle proprietà private, dove possono ugualmente, specie di notte, ingenerare confusione agli utenti della strada, specialmente agli automobilisti. A ciò non si poteva provvedere che con un atto legislativo, che dà precise norme per evitare confusioni fra le segnalazioni riguardanti il traffico stradale e quelle di carattere pubblicitario.

Passando all'esame degli articoli del Decreto legge, l'On. Bonardi osserva che nell'art. 1 viene ricordata opportunamente la legge sulla protezione delle bellezze naturali, la quale vieta l'affissione di cartelli e di altri mezzi di pubblicità che possono danneggiare l'aspetto e lo stato di pieno godimento delle cose e delle bellezze naturali. A questa disposizione si aggiunge ora quella per cui i cartelli pubblicitari non debbono avere le dimensioni, le forme e le caratteristiche di quelli che regolano il traffico stradale, appunto per non generare confusioni. Sempre nello stesso articolo viene pure disposto che nessuno di questi cartelli pubblicitari può essere collocato in corrispondenza delle curve, svolte, incroci e passaggi a livello, disposizione che si considera quanto mai opportuna.

L'amministrazione stradale dovrà però stabilire, in linea di massima, una norma per fissare la distanza sulla quale opera tale divieto, essendo la dizione dell'articolo troppo generica, e tale da poter dar luogo a contestazioni fra gli Enti che hanno governo di strade e gli appaltatori di pubblicità.

Con l'art. 2 si accoglie un voto manifestato anche in Senato — ricordiamo ai Lettori il discorso pronunziato dal nostro Presidente Sen. Carlo Bonardi nella seduta del 17 dicembre 1936, discutendosi il bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici — e cioè che le gemme catarifrangenti dei cartelli pubblicitari abbiano ad avere colore diverso da quelle usate per le segnalazioni del traffico, che sono bianche. La Relazione, approvando tale distinzione, rileva però che il colore verde scuro richiesto per i catarifrangenti dei cartelli pubblicitari equivale a renderli di utilità discutibile, perchè il verde scuro ha un'efficacia rifrangente limitatissima. Quindi, per non turbare troppo i non disprezzabili interessi connessi alla pubblicità, la quale è pure fonte di introiti che vanno a beneficio della manutenzione stradale, stima consigliabile di sopprimere nell'articolo la parola «scuro», pur disponendo che i catarifrangenti di pubblicità debbano essere verdi.

La relazione dà lode, infine, alla disposizione dell'art. 4, con la quale si fa obbligo di provvedere alla perfetta manutenzione dei cartelli stessi, poichè non è

raro il caso di vedere sulle nostre strade perfettamente curate, dei cartelli che col tempo si deteriorano, dando una impressione di negligenza in palese contrasto con gli sforzi che il Regime compie per rendere sempre più bello il volto del nostro Paese.

Per la tutela del paesaggio e per l'incremento del patrimonio forestale.

Per ordine del Duce, S. E. Rossoni, Ministro dell'Agricoltura e Foreste, ha dato disposizione alla Milizia Forestale di solennizzare la fondazione dell'Impero con la partecipazione volontaria del popolo ad un atto collettivo di volontà e di fede, per la rinascita forestale del Paese. Egli ha affidato alla Milizia Forestale l'incarico di realizzare, d'intesa con le organizzazioni del Partito e con il Comitato Nazionale Forestale e mediante la gratuita prestazione di opera di squadre di volontari di ogni classe sociale, un importante rimboschimento straordinario, collocando a dimora ben dieci milioni di piantine. Si calcola che verranno rimboschiti in tal modo non meno di 2500 ettari di terreno, in tutte le province, su appezzamenti opportunamente scelti fra quelli che non potrebbero avere più utile destinazione e che non presentano eccessiva difficoltà all'attecchimento della pianta.

A questo fine, occorreranno 250 mila giornate lavorative. Si tratta, quindi, di organizzare migliaia di volontari, di inquadrarli, attrezzarli, istruirli, guidarli, provvedere al loro trasporto e vettovagliamento. Ma si può essere certi che anche questa grande manifestazione nazionale della maturità del popolo italiano per la risoluzione del problema forestale avrà pieno successo.

L'importanza della manifestazione consiste non tanto nel risultato immediato che sarà per conseguire — neppure esso disprezzabile del resto — ma più nel suo valore di propaganda e di educazione nazionale a favore del problema forestale. Difatti, l'esempio è già stato imitato, e più lo sarà in avvenire, da iniziative locali, fra cui quella di Paestum, ove, per iniziativa delle organizzazioni locali del Regime, vennero poste a dimora 70.000 pini marittimi, eucaliptus e tamerici, sopra una estensione di oltre 30 ettari. Segnaliamo, inoltre, la costituzione in Modena di una associazione intitolata « Gli amici delle piante », con l'intendimento di fiancheggiare l'opera del Regime per la protezione delle bellezze naturali e per la valorizzazione e l'incremento del patrimonio forestale e floristico della Nazione. L'opera dell'associazione si svolgerà a mezzo di pubblicazioni, conferenze, esposizioni, escursioni di propaganda, d'accordo con istituti aventi finalità analoghe; per via di concorsi a premio di parchi e giardini botanici, di orti di acclimatazione.

Cura della nuova associazione — come si è detto — non sarà solo la propaganda forestale, ma anche quella floreale, con speciale riguardo alle piante aromatiche, officinali e comunque interessanti l'industria nazionale. L'iniziativa viene così a fiancheggiare gli sforzi del Paese per l'autonomia economica, che deve emancipare dai mercati esteri il nostro approvvigionamento di materie prime.

La Riva dell'Impero inaugurata a Venezia.

Il 23 marzo, con l'attracco alla banchina principale della bella e modernissima nave da guerra della marina italiana, il *Cigno*, è stata inaugurata a Venezia la nuova grande Riva dell'Impero, voluta dal Duce, la quale, continuando e prolungando la Riva degli Schiavoni sino ai Giardini pubblici, oltre ad offrire una base di

ormeggio diretto per i piroscafi in arrivo a Venezia, offre una splendida passeggiata da San Marco, lungo tutta la sponda del bacino, sino all'isola Sant'Elena. Erano presenti all'inaugurazione il Duca di Genova e il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Cobolli Gigli, oltre alle autorità locali.

La nuova Riva dell'Impero, con le Rive della Ca' di Dio e di San Biagio e il raccordo con i Giardini pubblici, ha uno sviluppo totale di oltre 800 metri. Con Riva degli Schiavoni, ora allargata, e il viale litorale dei Giardini pubblici, Venezia possiede ora una superba passeggiata a mare, lungo tutto il bacino di San Marco, della lunghezza di oltre un chilometro e mezzo. Si è così attuata una delle aspirazioni secolari di Venezia, con l'imponente opera progettata fin dai tempi di Napoleone e realizzata ora con una spesa di oltre 8 milioni. Lungo la banchina della nuova passeggiata approderanno le navi di crociera, contribuendo ad accrescere l'attrattiva naturale del luogo. Le feste che si daranno la sera a bordo dei grandi transatlantici recheranno una nuova nota di gioconda animazione, che bene si addice alle tradizioni e al carattere della Regina dell'Adriatico.

L'Autostrada Roma-Berlino.

In una importante intervista, il Sen. Puricelli ha dato qualche notizia interessante sulla Autostrada Roma-Berlino, la cui costruzione è stata già approvata dal Duce e dal Fuehrer. L'Autostrada, partendo da Roma, toccherà Firenze, Bologna, Verona, Trento, Innsbruck, Monaco, Norimberga, Lipsia e raggiungerà Berlino. Avrà la lunghezza complessiva di 1440 chilometri, di cui 678 in territorio italiano. La strada avrà una sezione di 16 metri, di cui 12 di sede prettamente stradale e 4 di banchine; in Italia e in Austria avrà una sezione unica, mentre in Germania sarà a sezione doppia, con l'alberatura centrale. Ma le condizioni generali del nostro suolo non consentono la doppia sezione, a causa degli Appennini e delle Alpi, dove si dovrà mantenere la larghezza costante di 16 metri. L'Autostrada Roma-Berlino permetterà di coprire la distanza in 14 ore; mentre attualmente ne occorrono 25 in ferrovia e 28 in automobile. L'Autostrada per la parte italiana costerà oltre un miliardo, ed occuperà circa 50.000 operai per un triennio o per un quadriennio; per cui, circa l'80 % della spesa totale sarà assorbita dalla mano d'opera. Il Senatore Puricelli ha espresso la speranza che l'opera grandiosa possa essere ultimata per la Esposizione Universale che avrà luogo a Roma nel 1941.

Esposizione di Arte Piemontese dei secoli XVII e XVIII a Torino.

Da maggio a settembre, avrà luogo, nelle 35 sale del Palazzo Carignano, al Castello di caccia di Stupinigi e al Palazzo Madama in Torino, una Esposizione dell'Arte piemontese del XVII e del XVIII secolo. Gli stessi palazzi nei quali ha luogo la manifestazione storico-artistica concorrono ad accrescerne l'interesse, rappresentando essi tre insigni monumenti dell'arte barocca.

Questa esposizione ci permetterà di passare in rivista tutto il periodo del barocco piemontese nelle sue più caratteristiche manifestazioni architettoniche, pittoriche, di arredamento, tappezzeria e decorazione. Essa ci offrirà nello stesso tempo una visione della vita piemontese nei secoli XVII e XVIII, rievocando in sintesi i gloriosi avvenimenti politici e guerrieri che illustrarono i regni dei Savoia.

Contemporaneamente, a Stupinigi sarà tenuta una mostra della caccia e del giardino. Nel parco del Castello si svolgeranno gioconde feste di carattere campestre e popolare, intonate all'ambiente e alle sue tradizioni storiche.

La nuova strada turistica del Monte Amiata.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Cobolli Gigli, ha inaugurato la strada turistica del Monte Amiata, intitolata al nome di Arnaldo Mussolini. La nuova strada, partendo da Abbadia San Salvatore, sale per 12 chilometri fin presso la vetta della montagna (quota m. 1734). La strada è stata voluta dal Duce, per valorizzare le bellezze turistiche ed i campi di neve della montagna senese.

Le strade in A. O. I.

Com'è noto, le arterie fondamentali dell'Impero, appaltate o in corso di lavoro a cura dell'A.A.S.S., hanno una estensione complessiva di circa 3440 chilometri. Le strade di nuova costruzione sono lunghe 2240 chilometri. Le altre, quelle cioè che furono costruite durante la preparazione e l'azione bellica, e che l'A.A.S.S. deve completare, allargare, migliorare e tenere in manutenzione, sono lunghe 1192 chilometri.

Il programma stradale non era e non è, come è facile intendere, di perfezionare tutti i 3440 chilometri. Sarebbe stato, infatti, umanamente impossibile, dato il ristretto tempo, nonostante l'ingente quantità di mano d'opera nazionale di cui non si ha l'esempio nella storia coloniale degli altri Paesi. I cantieri furono organizzati e i lavori vennero iniziati fra l'ottobre e il novembre dello scorso anno. Gli ostacoli che sembravano insormontabili, furono brillantemente superati.

Oggi, a più di due mesi dall'inizio della stagione delle piogge, il bilancio consuntivo esatto può riassumersi in questi precisi termini: avremo, all'inizio della stagione delle piogge, la sicurezza del transito su massicciate solide e su ponti in muratura nelle strade: Asmara-Quoram-Dessiè-Addis Abeba; e Asmara-Agussè, Mai Timchet-Gondar. Ciò vuol dire che Addis Abeba e Gondar saranno collegate direttamente all'Asmara e quindi al nostro porto di Massaua. Per la stagione prossima, inoltre, si potrà abbastanza facilmente effettuare il percorso Assab-Dessiè. Non si esaurisce qui il nostro grande sforzo, poichè da Addis Abeba si deve poter raggiungere, senza notevoli interruzioni, sia Lekemti che il Gimma.

Aggiungeremo che, sotto la vigilanza dell'Ispettorato dell'A.A.S.S. in A. O. I. e dei quattro compartimenti in cui è distribuito, quaranta imprese lavorano su cinquantaquattro tronchi di strade. Gli operai occupati sono 107 mila; il 60 per cento nazionali, il resto indigeni.

La Casa Cantoniera dell'Etna.

La *Casa Cantoniera dell'Etna*, situata a 1881 m. sul versante sud del grande vulcano, al termine della strada automobilistica, per accordi intervenuti tra la R. Università di Catania e la Sez. Etnea del C.A.I., ha cessato di funzionare come rifugio alpino, per essere adibita unicamente a scopi scientifici. Gli escursionisti potranno servirsi degli altri rifugi etnei, di proprietà del C.A.I., oppure del Grande Albergo Etna, che sorge presso la strada carrozzabile, in località Serra la Nave (m. 1650 c.).

Viaggi in Germania.

L'Ufficio Germanico di Informazioni Turistiche offre il proprio servizio di informazioni ai Soci del Touring Club Italiano. L'Ufficio stesso dispone di un ricchissimo materiale illustrativo delle città, delle plaghe, delle stazioni di cura tedesche che presentano un interesse turistico, e anche tali opuscoli sono gentilmente offerti ai nostri Soci. L'Ufficio Germanico d'Informazioni Turistiche, al quale potranno essere indirizzate le richieste, ha sede in Roma, Via Vittorio Veneto, 91.

"Nulla di più triste del «consommé» inflitto da molti grandi Alberghi ai clienti desiderosi di saporosi risotti e di fragranti pastasciutte che fra l'altro invogliano a bere i nostri eccellenti vini italiani».

...letizia di Cibi e di Vini al **RISTORANTE TOURING**
dove si rinnova la più schietta tradizione dell'ospitalità italiana

RISTORANTE TOURING LE MIGLIORI SPECIALITÀ DELLA CUCINA REGIONALE I CLASSICI PRODOTTI DEI VIGNETI ITALIANI
IN UN AMBIENTE NUOVISSIMO, DOTATO DEI PIÙ MODERNI IMPIANTI DELLA TECNICA GASTRONOMICA

RISTORANTE TOURING LA GRIGLIA E LO SPIEDO, COME NELLE ACCOGLIENTI TRATTORIE DEL BUON TEMPO ANTICO

SI COMPLETA COSÌ LA GRANDIOSA ATTREZZATURA DELL' **ALBERGO TOURING**

MILANO — VIA I. U. TARCHETTI N. 2
TELEFONI: 65-653/4/5/6/7

225 Camere - 60 Bagni - Ufficio Postelegrafico - Bar
Autorimessa propria nell'Albergo - Parrucchiere

Presso il vostro fornitore abituale od uno qualunque dei nostri negozi di vendita chiedete in visione il nuovo RETINA II: esaminatene la sua grazia seducente, avvicinate l'occhio al suo prodigioso telemetro, preparatevi a premere sul piccolo infallibile scatto. Non potrete fare a meno di possedere il nuovo RETINA II.

RETINA II
con obb. Ektar f. 3,5 L. **1200**

RETINA II
con obb. Xenon f. 2,8 L. **1400**

RETINA II
con obb. Xenon f. 2 L. **1800**

Ricordate che il RETINA II potrà anche esservi regalato, grazie allo speciale Concorso riservato ai possessori del RETINA II - Chiedete gli opuscoli descrittivi A e B

Kodak S. A. - Milano
Roma - Napoli
Genova

L'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

per dimostrare la sua sollecitudine verso la grande famiglia dei suoi fedeli assicurati, ha concretato a loro favore sensibili agevolazioni, che consentono di partecipare a

CROCIERE E VIAGGI

anche con spesa modesta, sui più affascinanti itinerari. In ciò l'Istituto segue le saggie direttive del Regime, che di anno in anno sviluppano la tendenza degli Italiani a passare le vacanze in Crociera, visitando soprattutto città e paesi d'Europa, dalla Sicilia alla Scandinavia. Ne trae vantaggio la cultura dei giovani, lo svago delle famiglie, la salute di tutti. Per il 1937 l'**Istituto Nazionale delle Assicurazioni** mette a disposizione degli assicurati, a speciali condizioni loro riservate, un attraente Calendario Turistico, la cui organizzazione completa è affidata ad un Ente che gode meritata riputazione di serietà e di capacità:

"TURISANDA„ S. A.
ISTITUTO ITALIANO TURISMO E PROPAGANDA

Dall'elenco e dalle note che seguono, gli assicurati potranno trarre la loro scelta:

CALENDARIO TURISTICO

APRILE-MAGGIO: Crociera a Tripoli; MAGGIO-GIUGNO: Treno speciale a Parigi per l'Esposizione; LUGLIO: Viaggio in autopullman in Svizzera; LUGLIO-AGOSTO: Crociera nell'America del Nord; LUGLIO-AGOSTO: Crociera nell'America del Sud; LUGLIO-AGOSTO: Crociera nelle Indie Olandesi; FERRAGOSTO: Crociera Mediterranea a carattere economico; SETTEMBRE: Treno speciale a Parigi a carattere economico; SETTEMBRE: Viaggio in autopullman in Francia, Inghilterra, Belgio, Olanda e Svizzera; DICEMBRE: Crociera all'Isola del Sole (Sicilia);

Agli assicurati in regola con i pagamenti che intendano partecipare a crociere o viaggi indicati nel Calendario è concesso

IL 10% DI SCONTO SULLE QUOTE DI PARTECIPAZIONE

Alle famiglie degli assicurati stessi (moglie e figli minorenni) è concesso

IL 5% DI SCONTO SULLE QUOTE DI PARTECIPAZIONE

Sono esclusi dalle riduzioni i supplementi dichiarati nel programma (gite facoltative ecc.).
Quando un assicurato abbia scelto nel Calendario l'iniziativa di suo gradimento, potrà senz'altro richiederne il programma particolareggiato e descrittivo all'Agente Generale dell'Istituto nella sua provincia, che gli rilascerà anche il modulo prescritto per effettuare l'inscrizione.
La massima garanzia dell'ottimo trattamento riservato agli assicurati durante i viaggi o le crociere è data non soltanto dalla serietà della Società organizzatrice, ma anche dalla circostanza che

UN INCARICATO DI FIDUCIA

dell'Istituto parteciperà a ciascun viaggio e crociera per accertarsi che l'organizzazione si sviluppi regolarmente e con piena soddisfazione degli assicurati stessi.

Per notizie particolareggiate gli assicurati possono senz'altro rivolgersi alle Agenzie Generali dell'Istituto od anche alle sedi o agli uffici di **"Turisanda„** quando desiderino informazioni supplementari a quelle contenute negli stampati in distribuzione.

CICLO-MOTO-TURISMO

Come iniziarsi al cicloturismo.

Passando in rassegna le innumerevoli domande rivolteci dai cortesi Lettori che si interessano di cicloturismo, una ne troviamo che ci viene di frequente ripetuta: « Quale metodo di allenamento deve seguire il cicloturista per portare al massimo di perfezione le sue possibilità di pedalatore ?».

Una risposta esauriente occuperebbe, per qualche numero, lo spazio che è normalmente dedicato a questa rubrica. Oggi, perciò, ci limiteremo a esporre, assai in breve, una specie di premessa a tale risposta. Diremo, cioè, quali sono le regole che deve seguire chi desidera iniziarsi al cicloturismo.

Si sa che in tutte le attività, sportive o no, è necessario un periodo di noviziato. Poichè questo periodo è spesso ingrato e faticoso, e può causare delusioni se non si segue un giusto metodo (e ciò è particolarmente vero per il cicloturismo), sarà utile dare sommarie istruzioni relativamente al nostro caso.

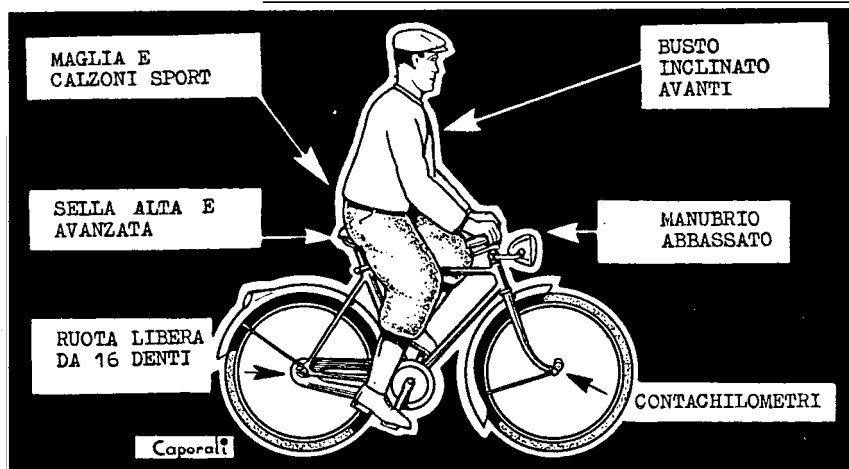
Stabiliamo innanzitutto una premessa: chi desidera iniziare una attività cicloturistica coll' intento di valutarne le risorse, per continuarla e accrescerla in caso di esito positivo, si trova di fronte a due necessità. La prima è quella di dover iniziare la sua esperienza, « in corpore vili », con la comune bicicletta « da viaggio » (denominazione d'uso corrente, ma impropria), che possiede. Talora si considera infatti, arrischiata e prematura la preparazione di un ciclo apposito, perchè ancora non si ha certezza (data la varietà delle attitudini personali), di poter trovare nel cicloturismo una fonte di soddisfazione. Pensiamo che questo rischio non sia frequente, ma non è da escludere.

La seconda è quella di dover procedere per gradi (con lenta progressione), nell'effettuare i primi giretti e le prime modeste escursioni. Poi verrà il tempo di tentare più vaste imprese. Alla bicicletta, pur senza effettuare vere e proprie trasformazioni, è bene apportare qualche adattamento per renderla il più possibile somigliante ad un tipo espressamente studiato per il cicloturismo, affinchè permetta un graduale adattamento a diverse posizioni e a nuovi metodi di marcia.

Poichè la norma più importante per un buon rendimento col minimo sforzo, è quella di adottare una posizione del busto inclinata in avanti col peso del corpo gravante sul manubrio, sarà bene cominciare ad abbassar quest'ultimo fino ai limiti del possibile. Poi si alzerà la sella fino a che, pedalando con le piante (e non con le sole punte dei piedi) sui pedali, la gamba si distenda completamente quando il pedale è in basso. Naturalmente si badi di non capir male, perchè questo espediente s ve solo per la misurazione: bisogna sempre pedalare con le punte, senza eccezione.

È bene, poi, portare la sella più in avanti che sia possibile. Generalmente, le biciclette normali da viaggio hanno un ingranaggio di 42 denti e la ruota libera di 18. Dopo i primi chilometri è quasi indispensabile cambiare la ruota libera con un'altra di 16 denti, per avere un rapporto più adatto alla marcia in pianura e non eccessivo anche per affrontare lievi salite.

Con la bicicletta così adattata si può iniziare l'allenamento, avendo cura di badare che il vestiario permetta libertà di movimenti. Si adotteranno perciò i calzoni sport e si abolirà la giacca.

Le prime uscite saranno di pochi chilometri giornalieri, evitando ogni lotta col vento e marciando esclusivamente in pianura. Poi si cercherà di aumentare gradualmente il chilometraggio, badando però di non riprendere il cammino se non si è ancora riposati dall'allenamento precedente. Gradualmente si va acquistando maggior forza di resistenza per evitare la necessità di alternare spesso la marcia con qualche giorno di riposo.

Quando si è capaci di fare una gita giornaliera di almeno 50 chilometri in piano, e di tornare a casa in ottime condizioni fisiche e psichiche, si potrà pensare ad un aumento del chilometraggio e ad includervi qualche salita.

Le salite vanno affrontate lentamente: viene a proposito, in questo caso, l'antico adagio latino che dice presso a poco: «affrettati lentamente». In principio è logico che parte, magari considerevole, delle salite, venga fatta a piedi. Ma pian piano, persistendo con buona volontà e con un po' di salutare fatica, si arriverà a risultati che frutteranno le prime soddisfazioni.

L'esperienza personale ci attesta che nelle prime escursioni è buon compagno di viaggio il contachilometri (si trova presso tutti i rivenditori a prezzo conveniente). Esso serve di incitamento durante la marc.a, e di testimonio dei primi modesti successi, sempre tuttavia notevoli per il novizio.

Chi principia con metodo e buone intenzioni non tarderà a superar sè stesso e a perfezionarsi. Sarà allora il momento di pensare a una attrezzatura completa e a un allenamento superiore, che consentiranno di sfruttare tutte le possibilità del cicloturismo e di ricavarne le maggiori soddisfazioni.

e. cap.

Esperienze ciclo-turistiche.

A proposito di ciclo-moto-turismo, un lettore della Rivista, che è anche un appassionato cultore di esso — il signor Vittorio Mastromatteo di Novi Ligure — ci manda alcune note, che non crediamo inutile pubblicare, trattandosi di osservazioni dettate da una lunga esperienza pratica.

« Dirò, prima di tutto, egli osserva, che non si dovrà dare un'importanza eccessiva al peso di una bicicletta da turismo, quanto piuttosto ad una completa ed ottima attrezzatura; meglio ancora se si potrà tenere nella debita importanza l'uno e l'altra. Troppa gente crede ancora che per il turismo siano più adatti i tubolari con i cerchioni di legno o di alluminio, adducendo che coi pneumatici a larga sezione non si possano percorrere grandi distanze. I tubolari devono, invece, essere assolutamente banditi per queste ragioni:

1° Non sono confortevoli, perchè fanno risentire al ciclista anche le minime asperità stradali;

2° Sono poco sicuri, perchè slittano facilmente e non tengono bene la strada;

3° Se non sono buoni e nuovi, è facile che si scuciano, e diano, quindi, gravi noie.

In conclusione, i tubolari sono indicatissimi per i corridori, ma per il turismo non vanno assolutamente; e questo anche per un'altra ragione: io considero, credo non a torto, i cerchioni di legno e di alluminio troppo deboli per il turismo e, quindi, da scartare. Sono, invece, favorevole alla semiballon e alla semiballoncino, avendole sperimentate io stesso e trovandomi pienamente d'accordo con i molti cicloturisti stranieri ai quali ho avuto appunto occasione di parlare su questo importantissimo argomento.

Dirò che ho trovato ottima la semiballoncino, cioè le gomme in para, del diametro di circa 40 mm. Queste gomme hanno il vantaggio, sulla semiballon, di poter essere applicate a qualsiasi telaio da corsa a forcelle strette, senza nessun ulteriore adattamento.

A proposito dei cerchioni, sono contrario a quelli di alluminio; essi offrono ai tacchetti dei freni una superficie troppo piccola per avere un buon rendimento e una certa sicurezza; inoltre, costano troppo e si spezzano facilmente. Quelli di legno, invece, hanno una robustezza maggiore, offrono una buona garanzia sull'azione dei freni e costano molto meno.

Quanto al peso, dirò che ho trovato cerchioni di acero del peso di 570 grammi, contro i 650 dei normali cerchi di legno; mentre i cerchioni di alluminio pesano circa 450 grammi. Ma non credo affatto che, per una sì piccola differenza (poco più di un etto) si debbano sacrificare i grandi vantaggi dei cerchioni di legno.

Il cambio a tendicatena, con deragliatore, consigliato anche nella Rivista, mi è apparso ottimo ed il più adatto per il cicloturismo, anche fra tutti i cambi esteri.

Essenziali al cicloturista sono: i fermapiedi, un buon fanale a dinamo, applicata questa alla forcella posteriore, e infine due ottimi freni.

Sono favorevole alle guide per strada di grande comunicazione e alle carte 250.000, inquantochè contengono tutti i particolari occorrenti per chi viaggia in bicicletta.

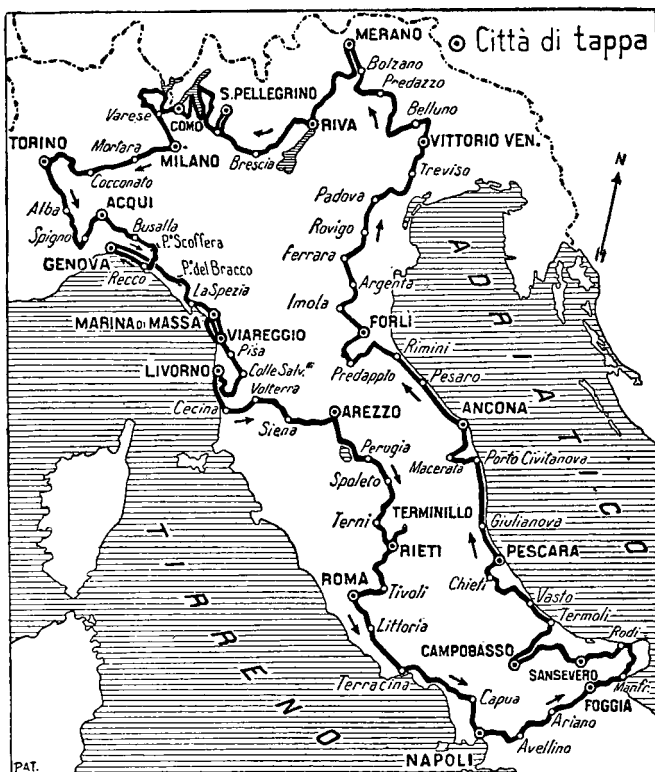
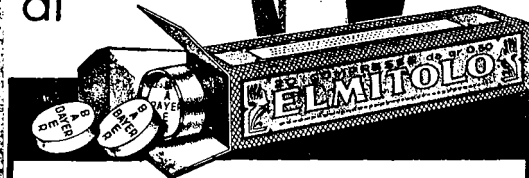
A mio parere, il vestiario più adatto per il cicloturista estivo deve essere costituito da una maglia canottiera, da un giubbettino di tela color kaki e da un buon paio di calzoncini corti del medesimo colore, che permettono ampia libertà alla gamba ».

Il «Giro d'Italia».

Il Giro d'Italia è imminente: quasi tutto il mese di maggio sarà occupato dalla nostra massima corsa ciclistica a tappe, che allaccia la Penisola in un periplo di quasi 4000 chilometri.

Il Giro d'Italia è atteso con viva curiosità e non soltanto per il naturale interesse sportivo che accompagna una corsa, o per il fascino e la suggestione che inevitabilmente si ricollegano alle manifestazioni di grande stile, in cui gli elementi di folclore hanno cospicua parte.

La bicicletta è pur sempre il più popolare veicolo e il «Giro» si spinge in zone spesso trascurate dai grandi itinerari, destandovi vampe di passione. Il passaggio della corsa rimarrà, per alcune località, un memorabile evento cittadino; l'organizzazione di un controllo, di un rifornimento, di un traguardo a premio può costituire per alcuni centri argomento di lavoro e d'interesse per tutta una stagione: miracoli del gioco sportivo, eterna giovinezza del popolo. Si riflette nel Giro d'Italia, come in tutti gli avvenimenti sportivi di carattere eccezionale, un significato umano, che esula dal fatto tecnico ed agonistico. Ed è questo significato che gli organizzatori si sono proposti di far emergere con particolare intensità.

Competizione industriale, sì; ma al di sopra di questa, l'espressione atletica della corsa, la lotta sempre accesa, la gesta sportiva illuminata dalla folgore del *record*.

Spirito nuovo.

Tutto questo coincide con lo spirito nuovo che oggi anima il ciclismo italiano e che si è trasfuso mirabilmente in quella indimenticabile « Milano-San Remo », in cui tutti gli «assi» sono stati battuti, tutti i «divi» sono crollati e con essi è stato polverizzato il *record* della corsa, salito allo strepitoso limite di 37 km. e mezzo di media. Il trionfale successo è stato il frutto di una condotta di gara che non ha conosciuto soste dalla partenza all'arrivo, smantellando quel vieto concetto tattico, caro a più di un campione, per cui una corsa ciclistica deve risolversi in una bella volata del corridore predestinato, o in una fuga preordinata sulla maggiore salita della giornata. Vittorie squilanti come la nota coronata, l'acuto del tenore, che non può soddisfare, tuttavia, se il fraseggiare, il concertato, il recitativo che preparano il finale sono stati così fiacchi da ridursi a semplici mormorii. Effetti di un gioco di squadra troppo supinamente inteso, in cui un gruppo di « domestici » agli ordini di un capo sacrificano ogni loro probabilità, annullano la loro personalità sportiva. E se il capo è un corridore veloce, che domina negli arrivi in volata, l'ordine è di annullare ogni tentativo di fuga, tenere la corsa a basso regime, perchè il campione possa affacciarsi fresco e scattante alla ribalta dello striscione dell'ultimo chilometro. Se il capo è uno scalatore, che ha per naturale nemico il velocista, si tenti di fiaccare il rivale alla prima salita, in attesa che il campione si faccia sentire nell' « a solo » della montagna. Concezione semplicistica, che purtroppo era stata presa troppo spesso alla lettera sino ad apparire antisportiva.

Il gioco di squadra.

C'è voluta la beffa di qualche corsa malamente perduta per eccesso di tattica temporeggiatrice e l'affermazione clamorosa di alcuni giovani, che hanno fatto audacemente e con pieno successo tutta la « loro » corsa da un capo all'altro, per convincere della necessità di un colpo di timone che raddrizzasse la rotta ormai stagnante e paludosa degli ordini di squadra troppo draconiani e degli stipendi altissimi attribuiti per contratto, prima di essere guadagnati sul banco di lavoro della strada. Può esistere un gioco di squadra anche nello sport dell'automobile e del motociclo; c'è anche qui un capo e ci sono le «seconde guide»; ma sempre c'è un «veltro» che ha l'ordine di « tirare », c'è sempre un uomo di punta che svolge la tattica audace a garanzia e a complemento di chi fa la corsa di attesa. È lecito in corsa « vivere » sul vantaggio, ma il vantaggio deve essere acquistato nella lotta, non presunto in partenza.

La formazione di una serie di gruppi accanto e al di fuori delle squadre delle Case e, contemporaneamente, la fiducia che anima i giovani sicuri di potersi affermare, sono i fattori tecnici e morali su cui si fa affidamento per una disputa gagliarda e generosa nel prossimo Giro d'Italia. Le promesse sembrano veraci, il clima è favorevole, gli auspici ottimi. Tutto giustifica la fervida attesa che accompagna la vigilia della gara. La carovana salperà l'8 maggio da Milano e l'itinerario delle ventitrè tappe, fissato dalla *Gazzetta dello Sport*, è il seguente:

Sabato, 8 maggio: MILANO, Casale M., Cocconato, La Rezza, S. Mauro, TORINO ...	Km.	170
Domenica, 9 maggio TORINO, Alba, Cortemilia, Spigno, ACQUI	»	151
Lunedì, 10 maggio: ACQUI, Ovada, Gavi, Serravalle, Busalla, Passo Scoffera, Colle Caprile, Uscio, GENOVA	»	160
A riportare	Km.	481

Riporto ..... Km. 481

Martedì, 11 maggio: GENOVA, La Spezia, Sarzana, VIAREGGIO .... » 185

Mercoledì, 12 maggio: VIAREGGIO, Marina di Massa, Viareggio, MARINA DI MASSA (corsa a cronometro per squadre) .... » 50

Mercoledì, 12 maggio: MARINA DI MASSA, Viareggio, Pisa, Colle Salvetti, LIVORNO .... » 103

Giovedì, 13 maggio: Riposo a Livorno.

Venerdì, 14 maggio: LIVORNO, Volterra, Siena, AREZZO .... » 188

Sabato, 15 maggio: AREZZO, Perugia, Foligno, Spoleto, Terni, RIETI .... » 207

Domenica, 16 maggio: RIETI-TERMINILLO (corsa a cronometro in salita) .... » 20

Domenica, 16 maggio: RIETI, Tivoli, Frascati, Rocca di Papa, ROMA .... » 150

Lunedì, 17 maggio: ROMA, Cisterna, Littoria, Sabaudia, Formia, Capua, NAPOLI ..... » 247

Martedì, 18 maggio: Riposo a Napoli.

Mercoledì, 19 maggio: NAPOLI, Avellino, Ariano, FOGGIA .... » 162

Giovedì, 20 maggio: FOGGIA, Manfredonia, Foresta Umbra, Vico, SAN SEVERO .... » 179

Giovedì, 20 maggio: SAN SEVERO, Serracapriola, CAMPOBASSO .... » 105

Venerdì, 21 maggio: CAMPOBASSO, Vasto, Lanciano, Chieti, PESCARA .... » 248

A riportare ..... Km. 2325

Riporto ..... Km. 2325

Sabato, 22 maggio: PESCARA, Giulianova, Macerata, Loreto, ANCONA .... » 195

Domenica, 23 maggio: ANCONA, Pesaro, Rimini, Cesena, Rocca Caminate, Predappio, FORLÌ .... » 170

Lunedì, 24 maggio: Riposo a Forlì.

Martedì, 25 maggio: FORLÌ, Imola, Ferrara, Rovigo, Padova, Treviso, VITTORIO VENETO .... » 260

Mercoledì, 26 maggio: VITTORIO VENETO, Ponte delle Alpi, Belluno, Feltre, Fiera di Primiero, Passo Rolle, Predazzo, Passo Costalunga, Carezza, Bolzano, MERANO.. » 234

Giovedì, 27 maggio: MERANO, Bolzano, Passo della Mendola, Molveno, Alle Sarche, Arco, Torbole, RIVA DEL GARDA ...... » 150

Venerdì, 28 maggio: Riposo a Riva.

Sabato, 29 maggio: RIVA DEL GARDA, Storo, Vestone, S. Eusebio, Brescia, Bergamo, S. PELLEGRINO...................... » 170

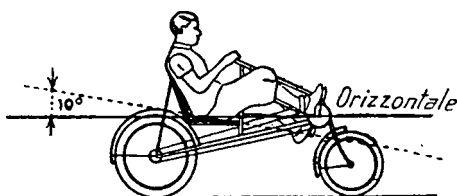
Domenica, 30 maggio: S. PELLEGRINO, Bergamo, Lecco, Introbio, Bellano, Varenna, Lecco, Bellagio, Madonna del Ghisallo, Asso, Erba, Camerlata, S. Fermo, COMO » 176

Domenica, 30 maggio: COMO, Varese, Porto Ceresio, Ponte Tresa, Marchirolo, Grantola, Brinzio, Varese, MILANO .... » 128

Totale .... Km. 3808

La Mostra di Torino.

Per i cultori della tecnica ciclistica, la Mostra delle Invenzioni a Torino, annessa a quella del Ciclo e del Motociclo, ha offerto spunto per osservazioni interessanti e curiose, a cominciare dal velotriciclo a sei posti, sorto dall'accoppiamento di due triplette con una ruota motrice posteriore e due ruote direttrici anteriori con barra d'accoppiamento. Sono stati particolarmente notati un cambio di velocità epicicloidale montato nel movimento centrale, comandabile con pedale a selettore e un segnalatore di direzione a frecce sporgenti dal parafango che il ciclista può azionare con una doppia levetta posta sul manubrio.

In materia di dispositivi atti ad aumentare la prestazione della macchina, troviamo un manubrio a bracci articolati che può trasmettere alla pedaliera lo sforzo che il guidatore esercita con le braccia. Naturalmente, ricordiamo, come abbiamo già accennato altra volta, che l'aumento dell'efficienza della bicicletta è effettivo, sì, ma ottenuto a spese di un maggior lavoro muscolare e inevitabilmente, quindi, la fatica verrà a gravare anticipatamente sul « motore umano », maggiormente sollecitato.

E a proposito di biciclette funzionanti con dispositivi che si differenziano da quelli classici, citiamo la definizione proposta per riconoscere il *velocar* e le macchine analoghe: una bicicletta può considerarsi a pedalaggio orizzontale se la retta passante per il sedile e l'asse della pedaliera è orizzontale o forma con l'orizzontale un angolo non superiore ai dieci gradi.

La Coppa Mussolini.

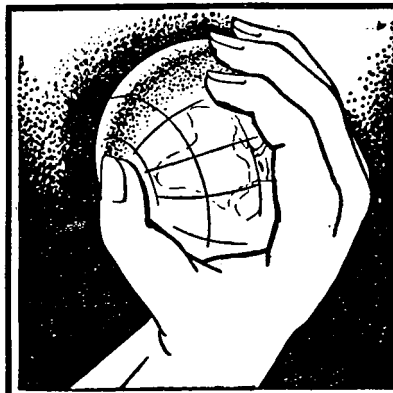
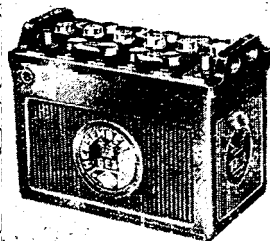
La stagione motociclistica avrà in maggio la prova più attesa: la Milano-Roma-Napoli-Taranto, per la disputa della Coppa Mussolini. Con i suoi 1300 chilometri di percorso, questa è senza dubbio la maggior corsa motociclistica di velocità che si svolga su strade aperte al traffico. Quasi una Mille Miglia; e, come la nostra corsa automobilistica, unica al mondo. La Milano-Taranto vedrà in lizza tutte le forze del motociclismo italiano, poichè non solo le case costruttrici schiereranno i più forti campioni delle loro squadre in sella ai modelli più veloci, ma l'ammissione con piena valorizzazione delle macchine di serie apre ai giovani la possibilità di un più largo intervento remunerato da una completa affermazione. La Coppa Mussolini adempie così alla sua funzione caratteristica di grande gara italiana e fascista. Il nuovo percorso porterà i migliori centauri in zone ove la propaganda è più sentita e l'entusiasmo più acceso, e la corsa si concluderà senza dubbio in una atmosfera trionfalmente feconda.

L'adesione totalitaria delle forze sportive del motociclismo trova rispondenza nella dotazione dei premi. Alle sessantamila lire di premi regolamentari si sono aggiunte altre somme rilevanti per premi condizionati, fino a raggiungere le centomila lire. Siamo in presenza di un confronto tecnico e sportivo delle forze del motociclismo italiano che forse non ha precedenti.

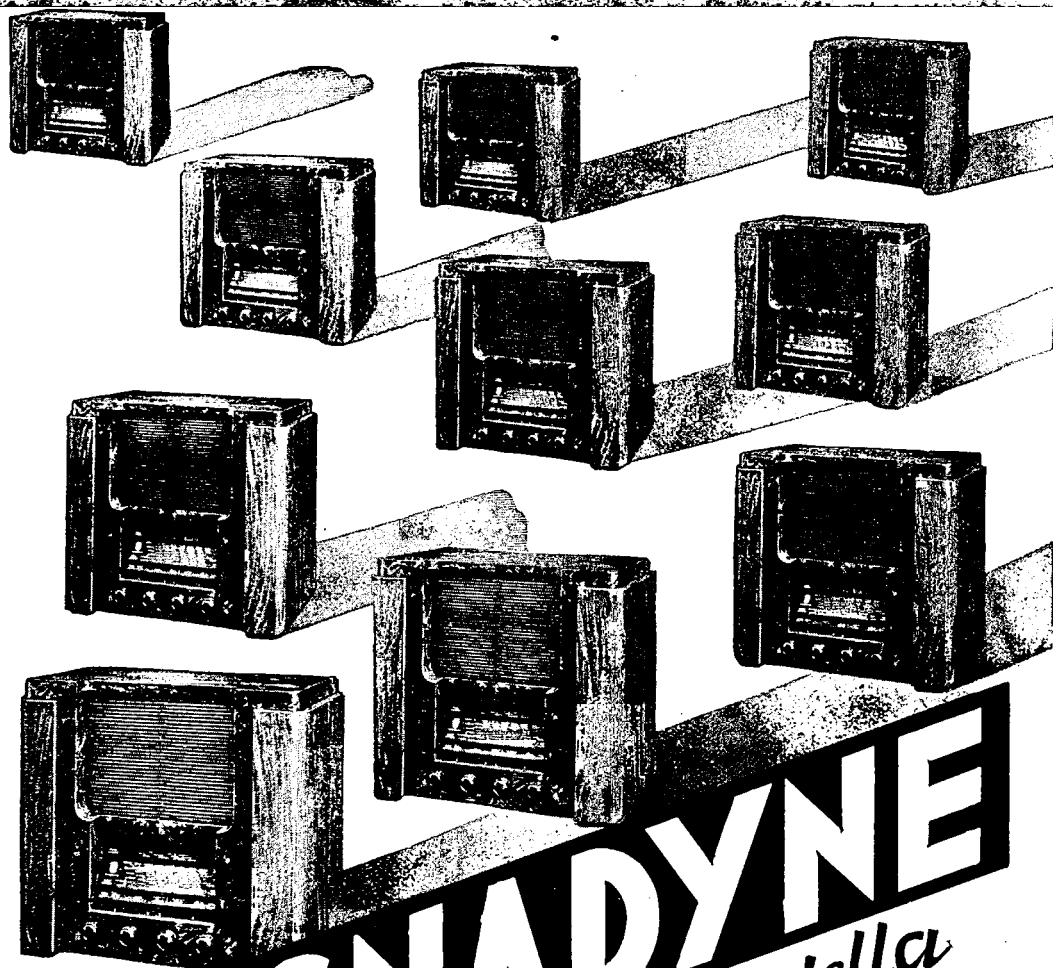
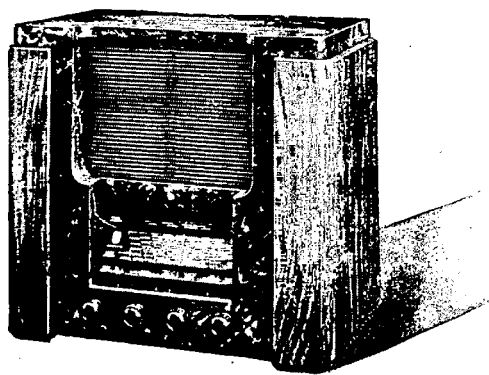
Ccc.

Un convegno ciclo turistico internazionale a Parigi.

La Sezione Ciclista del Congresso Internazionale di Turismo, Termalismo e Climatismo, che avrà luogo a Parigi dal 21 giugno al 4 luglio, organizza, fra il 1° e il 22 giugno, un Convegno Ciclistico nazionale e internazionale a Parigi, in collaborazione col Touring Club di Francia e l'Unione Velocipedistica Francese.

Il Regolamento ufficiale del Convegno potrà essere chiesto al Segretariato generale del Congresso. (Parigi, Avenue de la Grande Armée, 65).

ASSICURATEVI MOLTE ORE DI SERENA LETIZIA CONTROLLANDO CHE NELL'APPARECCHIO RADIO CHE INTENDETE ACQUISTARE VI SIANO

CONDENSATORI DUCATI

FUNZIONANO MEGLIO DURANO DI PIU'

MAGNADYNE
La più grande firma della radio
SV 10
SUPERETERODINA
A 5 VALVOLE
DUOTONAL
A SELETTIVITÀ VARIABILE
ONDE CORTE MEDIE LUNGHE
Prezzo L. 1090

ALI NEL CIELO

I lavori per l'aero-idroscalo di Roma.

Hanno avuto inizio il 24 marzo scorso i lavori per la sistemazione del Tevere a valle di Roma e per la creazione dell'aero-idroscalo della Magliana.

Per le opere idrauliche straordinarie urgenti da eseguire nel Tevere è stata autorizzata la spesa di L. 69 milioni. Il Ministero dei Lavori Pubblici è inoltre autorizzato ad assumere impegni sino al limite di L. 40 milioni per la costruzione dell'aero-idroscalo in località la Magliana, in Roma. I pagamenti da eseguire non potranno eccedere le seguenti somme, per gli esercizî appresso indicati: esercizio 1936-37, L. 2 milioni; esercizio 1937-38, 8 milioni; esercizio 1938-39, 8 milioni; esercizio 1939-40, 8 milioni; esercizio 1940-41, 8 milioni; esercizio 1941-42, 6 milioni.

A 518 km. all'ora per 100 km. ed a 475 per 1000!

All'alba del 1° aprile un apparecchio «Breda 88», pilotato dall'Ing. Furio Niclot, è partito in volo per battere il primato di velocità su 100 km. Il volo si è svolto regolarmente su circuito chiuso, avente i capisaldi delle seguenti località: Faro di Fiumicino, Torre Vaianica, Faro di Anzio. La velocità regolarmente cronometrata ed omologata dalla Reale Unione Nazionale Aeronautica è risultata di chilometri 517,836 all'ora. Poichè il precedente primato internazionale della stessa categoria, detenuto dalla Francia con monoplano « Caudron », pilotato dall'aviatore Maurice Arnox, era di chilometri 476,316, il primato è stato battuto di km. 41,520.

Il « Breda 88 » è un apparecchio da combattimento costruito in serie dall'aeronautica militare.

Il 10 aprile, con lo stesso apparecchio, l'Ing. Niclot conquistava all'Italia, raggiungendo i km. 475,548 all'ora, il primato di velocità su mille chilometri, precedentemente detenuto dal francese Delmotte con km. 450,371.

I primati dell'Ala italiana.

Elenco dei primati italiani al 1° aprile 1937.

Primato mondiale velocità: chilometri-ora 709,209, *M. C. Fiat* 72.

Primati internazionali. Velocità: su 100 km. per aeroplani, km.-ora 517,836, *Breda 88;* su 200 km. per aeroplani, km.-ora 380,952, *S. 79;* su 1000 km. per aeroplani con carico di 500 kg., km.-ora 390,371, *S. 79;* su 2000 km. per aeroplani con carico di 500 kg., km.-ora 380,952, *S. 79;* su 1000 km. per aeroplani con carico di 1000 kg., km.-ora 390,370, *S. 79;* su 2000 km. per aeroplani con carico di 1000 kg., km.-ora 380,952, *S. 79;* su 1000 km. per aeroplani con carico di 2000 kg., km.-ora 390,371, *S. 79;* su 2000 km. per aeroplani con carico di 2000 kg., km.-ora 380,952, *S. 79.*

Altezza per aeroplano da turismo: prima categoria, m. 9282, *Fiat A.S.I.;* per aeroplano da turismo seconda

categoria, m. 10.008, *E.T.A.* - *C.N.A.;* per aeroplano da turismo terza categoria, m. 6951, *N. 5.*

Velocità: su 100 km. per aeroplano da turismo terza categoria, km.-ora 222,579, *N. 5;* velocità di 100 km. per aeroplani da turismo, km.-ora 213,676, *N. 5.*

Velocità su base per idrovolante, km.-ora 709,209, *M.C. Fiat 72;* su 100 km. per idrovolanti, km.-ora 629,370, *M.C. Fiat 72;* su 1000 km. per idrovolanti, km.-ora 313,261, *Cant. Z. 506;* su 2000 chilometri per idrovolanti, km.-ora 307,311, *Cant. Z. 506;* su 1000 km. per idrovolanti con carico di 500 chilogrammi, km.-ora 313,261; *Cant. Z. 506;* su 2000 km. per idrovolanti con carico di 500 kg. km.-ora 307,311, *Cant. Z. 506;* su 1000 km. per idrovolanti con carico di 1000 kg., km.-ora 313,261; *Cant. Z. 506;* su 2000 km. per idrovolanti con carico di 1000 kg., km.-ora 307,311, *Cant. Z. 506.*

Altezza per idrovolanti con carico di 2000 kg., metri 6727, *Cant. Z. 506;*

Velocità su 1000 *km. per idrovol.* con carico di 2 mila kg. km.-ora 313,261, *Cant Z. 506.*

Velocità su 2000 *km. per idrovol.* con carico di 2000 kg., km.-ora 307,911, *Cant. Z. 506.*

Altezza per idrovolanti con carico di 5000 kg., metri 6727 *Cant Z. 506.*

Collegamento aereo Roma-Bologna.

Il 4 aprile scorso si è iniziato un servizio aereo giornaliero fra Roma e Bologna.

Il servizio avrà la durata, in via sperimentale, di sei mesi e sarà finanziato con contributi di varî enti bolognesi.

Per il momento sarà escluso il trasporto postale, che verrà a suo tempo studiato; come pure è allo studio l'eventuale collegamento con le linee aeree di Milano-Torino e Brindisi.

Nuovo servizio aereo Roma-Tunisi-Tripoli.

È stato inaugurato nell'aprile scorso un nuovo servizio aereo Roma-Tunisi-Tripoli, con frequenza trisettimanale.

Così Tripoli ha ora due comunicazioni aeree con Roma — cioè quella quotidiana, che tre volte la settimana compie il percorso diretto e tre volte il percorso turistico con fermate a Malta e Napoli — e questa che, mentre allaccia più fortemente la Libia alla Tunisia, congiunge la colonia, in sette ore, alla capitale.

L'apparecchio adibito a questo nuovo servizio è un Savoia-Marchetti S. 66, lo stesso trimotore cioè che da alcuni anni compie servizi regolari attraverso il Mediterraneo.

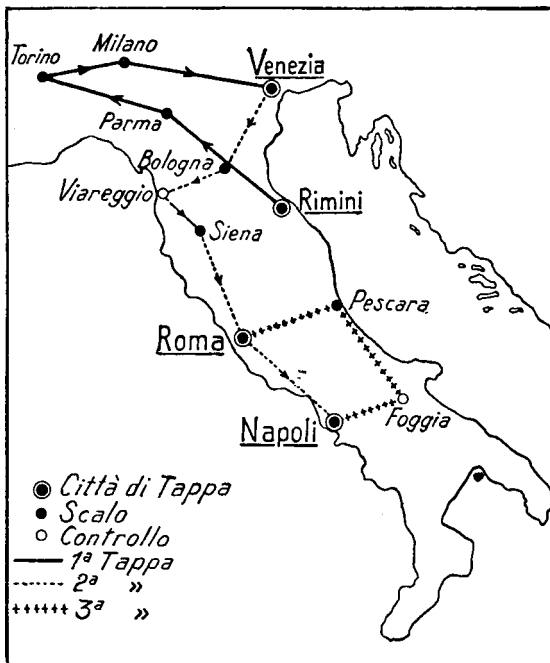
Affermazione del nostro turismo aereo al « Circuito delle Oasi ».

Al Raduno delle Oasi, recentemente concluso sull'aeroporto di Heliopolis, con la disputa del circuito di velocità, su percorso di 166 chilometri, il nostro pilota Giovanni Zappetta, su monoplano a carrello retrattile «F.N. 305», munito di motore Fiat da 180 CV., si è classificato primo, alla media di oltre 300 chilometri orari. Alla gara hanno preso parte 42 concorrenti, rappresentanti le aviazioni della Gran Bretagna, Francia, Germania, Italia, Polonia, Belgio, Austria, Romania,, Egitto e Cecoslovacchia.

Anche sulla gara del circuito i tre apparecchi italiani, — due bimotori del tipo « Ghibli » e l'apparecchio di Zappetta — si sono classificati onorevolmente

L' « F.N. 305 », col quale il pilota Zappetta ha vinto la gara di velocità finale, è un monoplano costruito dai fratelli Nardi di Milano, a carrello retrattile, che ha una velocità massima di 340 chilometri-orari, con motore stellare Fiat A. 70 da 180 CV.

Turismo aereo in Italia: « Il Raduno del Littorio ».

La Reale Unione Nazionale Aeronautica organizza, dal 22 al 29 agosto 1937-XV, una competizione internazionale riservata agli aeroplani di potenza compresa fra 80 e 400 CV., denominata « Il Raduno del Littorio». La competizione, organizzata in conformità dei regolamenti della F.A.I., consta di un avioraduno a Rimini-Riccione (aeroporto di Miramare) e di un circuito con arrivo a Roma (aeroporto del Littorio) il 29 agosto.

Il « Secondo Raduno del Littorio » è dotato dei seguenti premi:

1. premio	L.	8.000
2. premio	»	5.500
3. premio	»	3.500
4. premio	»	2.500
5. premio	»	1.500
6. premio	»	1.000
7. premio	»	1.000
8. premio	»	1.000
9. premio	»	1.000
10. premio	»	500
alla signora pilota prima classificata	»	1.000
alla signora dell'equipaggio meglio classificato	»	500
alla prima pattuglia	»	10.000
alla seconda pattuglia	»	8.000
alla terza pattuglia	»	5.000

Le Sedi provinciali e Sezioni autonome della R.U.N.A. possono partecipare alla competizione anche con pattuglie di tre apparecchi. Nessuna particolare modalità di condotta è prescritta per tale forma di partecipazione, in cui ognuno dei componenti si comporta come concorrente isolato. I tre componenti sono solo legati dalla classifica finale, a cui concorrono con la media dei rispettivi punti guadagnati.

Servizio aereo Roma-Cadice.

Si effettua ora con frequenza trisettimanale, con partenze da Roma il lunedì, mercoledì e venerdì, e da Cadice il martedì, giovedì e sabato, restando invariato l'orario prestabilito.

Bilanci aeronautici.

Due bilanci veramente imponenti, per l'entità degli stanziamenti, sono quelli dell'aeronautica francese e dell'aeronautica inglese per l'anno 1937.

Il bilancio del Ministero dell'Aria in Francia — consistente in un « bilancio ordinario », un « bilancio straordinario per la difesa nazionale » e « crediti a disposizione » — assomma in totale a cinque miliardi e cinquecentosessantasette milioni di franchi, cifra notevolmente superiore a quella dei bilanci precedenti e che può, d'altra parte, essere incrementata dall'aliquota di uno speciale straordinario stanziamento di 5 miliardi, accordato al Ministero dell'Aria in base ad una deliberazione del Consiglio dei Ministri nel novembre 1936, per un piano triennale di rafforzamento della flotta aerea. Con tale aliquota l'aviazione francese potrebbe giungere a disporre di crediti per l'ammontare di 7 miliardi di franchi, cifra doppia dell'ammontare delle disponibilità del 1936.

L'Inghilterra, che, come è noto, ha approvato un piano quinquennale di armamenti per le tre forze armate, supera lo stesso bilancio francese.

Ai 62 milioni di sterline, compresi nel bilancio ordinario del Ministero dell'Aria e nelle sovvenzioni che enti varî debbono corrispondere all'Aeronautica, in base alle decisioni della Camera dei Comuni — che ha approvato il progetto di riarmo esposto nel Libro Bianco, progetto inteso a dare all'Inghilterra un'aeronautica militare *immensamente potente* — l'Inghilterra ha aggiunto la cospicua cifra di 26 milioni di sterline, quale quota parte dell'aliquota annuale degli 80 milioni di crediti straordinari concessi alle forze armate sull'assegnazione di 400 milioni di sterline per la realizzazione del piano quinquennale.

Le disponibilità per l'aviazione inglese sommano pertanto alla cifra di 88 milioni di sterline (pari all'incirca a 8 miliardi di lire italiane). Tale bilancio registra un aumento del 62,85 % rispetto a quello dell'esercizio 1936-37, esercizio che già registrava, rispetto a quello dell'anno precedente, un aumento del 77,50 %.

Il riarmo aereo degli Stati Uniti.

È stato formulato negli Stati Uniti un piano di riarmo aereo, che comprenderà una flotta aerea indipendente da quelle già cospicue dell'esercito e della marina. È stato, infatti, deciso che, entro il 30 giugno 1941, l'armata aerea debba avere 2320 apparecchi di prima linea. Gli impianti a terra saranno adeguati a tanta massa di aeroplani, ed è contemplata la costruzione di sei basi aeree attrezzatissime. Per le basi è prevista la spesa di oltre dieci milioni di dollari. È stato inoltre completato il progetto di ricostruzione della flotta dirigibili.

Estensione dei servizi aerei tedeschi.

È stato recentemente diramato il nuovo orario delle linee aeree tedesche. Un nuovo servizio di particolare importanza sarà quello che collegherà Monaco con Londra, via Francoforte, nello spazio di 4 ore e mezza. Sull'itinerario Berlino-Parigi, via Francoforte, sarà effettuato un secondo servizio per posta e passeggeri. Fra Berlino e Monaco e fra Berlino e Francoforte saranno effettuati quattro servizi regolari ogni giorno in ciascuna direzione; tre servizi giornalieri in ciascuna direzione collegheranno Berlino col distretto della Ruhr e con la Prussia orientale. Si avranno ancora servizi diretti Berlino-Essen-Düsseldorf, e da Düsseldorf due servizi aerei, uno belga ed uno tedesco, saranno eserciti a destinazione di Bruxelles. Durante la stagione estiva sarà

intensificato il servizio tra le grandi città ed i centri balneari, e in generale i servizi domenicali saranno molto intensificati rispetto agli anni scorsi. Attualmente, nei giorni domenicali, si può volare da Berlino a destinazione di Stoccolma, Malmö, Oslo, Mosca, Varsavia, Gleiwitz, Vienna, Roma, Francoforte, Amburgo, Bruxelles, nonchè per la Svizzera e la Spagna. Saranno ora eserciti due servizi addizionali domenicali per Monaco, tre per Lipsia e due per Londra e Copenaghen. Sarà anche gestito un servizio domenicale da Francoforte ad Amsterdam, da Francoforte a Milano e a Roma, e da Amburgo ad Oslo, nonchè fra Amburgo-Londra-Amsterdam.

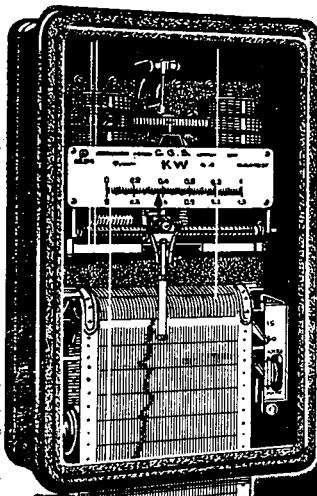
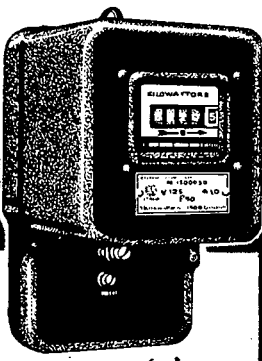
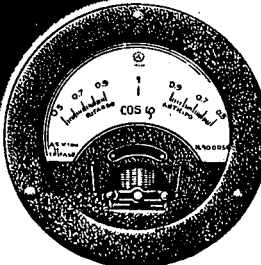
Apparecchi stratosferici per le linee transatlantiche.

La società di costruzioni aeronautiche « Boeing » ha pressochè ultimato la costruzione di apparecchi stratosferici capaci di altissime velocità, ordinatile dalla « Pan American Airways », che intende impiegarli sulle linee civili transoceaniche. Gli apparecchi del tipo terrestre sono muniti di quattro motori della potenza a terra di 5000 CV. ed hanno la cabina costruita in modo da resistere agli squilibri di pressione atmosferica proprî del volo ad altezze comprese tra i 10 ed i 15 mila metri. I nuovi apparecchi hanno un'autonomia di volo, alla velocità di 530 km. orarî, di circa 6000 chilometri, e nella cabina possono prendere posto 26 passeggeri di notte e 32 di giorno.

Il traffico sulle linee aeree delle Indie Olandesi.

Notevoli progressi sono stati raggiunti, durante il 1936, dai servizi aerei delle Indie Olandesi. Da statistiche pubblicate dalla « Koninklijk Nederlandsck Indië Luchtvaart Maatschappij » si rileva, infatti, che durante l'anno sono stati trasportati sulla intera rete aerea 13.724 passeggeri, 68.647 chilogrammi di merci e 27.102 chilogrammi di posta. Il maggior numero di passeggeri è stato trasportato sulla linea Bandoeng-Batavia; il servizio merci più intenso si è verificato sulla stessa linea, ma in senso inverso; il trasporto della posta ha avuto la sua maggiore entità sulla linea quotidiana Batavia-Semarang-Surabaia e viceversa.

Nuova linea aerea nell'Africa occidentale.

È stata recentemente inaugurata la linea aerea Dakar-Cotonou, la cui creazione è dovuta alla « Compagnie des Chargeurs Réunis ». La nuova linea agevola il servizio postale fra il Senegal, la Guinea francese, la Liberia, la Costa d'Avorio, la Costa d'Oro e il Dahomey, in quanto è, a Dakar, in corrispondenza con i servizî aerei e con i servizî marittimi che nella capitale del Senegal fanno capo.

Nuovo idrovolante tedesco per i servizi transoceanici.

È recentemente uscito dalle officine della Hamburger Flugzeugbau G.m.b.H., un nuovo idrovolante quadrimotore, che sarà destinato ai servizî della Lufthansa nell'Atlantico settentrionale. Il nuovo aereo, denominato « Ha. 139 », è equipaggiato con motori a compressione Junkers Jumo, ed è catapultabile. È uno dei più grandi idrovolanti del tipo senza scafo centrale che siano stati prodotti sinora, e raggiunge il peso totale di 16 tonnellate. L'ala è costituita da un unico longherone tubolare; la sezione centrale, che è di un sol pezzo, porta un longherone tubolare di acciaio saldato di 16 metri di ampiezza. L'interno di questo tubo è utilizzato come

serbatoio di carburante ed ha una capacità di oltre 6000 litri. I galleggianti sono divisi in 12 compartimenti mediante una parete longitudinale e 5 costole trasversali. I galleggianti sono attaccati all'ala mediante un unico tubo, che corre verticalmente dalla sezione centrale del longherone alare e attraversa il galleggiante.

Caratteristiche generali dell'apparecchio:

apertura alare	m.	27
lunghezza	m.	19,5
altezza	m.	5,2
superficie alare	mq.	117
peso totale	tonn.	16
velocità massima	km./h.	300
velocità crociera	km./h.	250
autonomia	km.	5000

I motori sono 4 ed hanno una potenza nominale di 600 CV. ciascuno.

Servizio aereo Tokio-Peiping.

Alla Camera giapponese il Ministro del Commercio ha comunicato che quanto prima verrà iniziato il servizio aereo regolare tra Tokio e Peiping, ossia tra il Giappone e la Cina del Nord. L'aviazione giapponese e quella cinese collaboreranno a questo scopo. Il tratto da percorrere, via Dairen, è di 2500 chilometri, e verrà superato in otto ore.

Un gigante dell'aria per i servizi aerei transatlantici.

Il Ministero dell'Aria francese, allo scopo di potersi accaparrare sempre più il futuro traffico aereo transatlantico, ha ordinato la costruzione di un prototipo di apparecchio gigante da trasporto. Il nuovo apparecchio, conosciuto provvisoriamente col nominativo di « Cams 161 », è un idrovolante monoplano azionato da sei motori Hispano-Suiza, capaci di sviluppare complessivamente una potenza di 4800 CV. La sua lunghezza sarà di 46 metri e il peso di 40 tonnellate.

L'apparecchio avrà un equipaggio di sei uomini e potrà trasportare venti passeggeri, i quali usufruiranno anche di comode cuccette per i viaggi notturni, oltre ad un carico utile di due o tre tonnellate. La sua autonomia dovrebbe essere di 6000 chilometri e la velocità di crociera di 300 chilometri all'ora. Prima di impostare il nuovo apparecchio la Compagnia costruttrice ha fatto iniziare la costruzione di un modello della lunghezza di diciotto metri, perfettamente corrispondente in ogni particolare al tipo gigante.

Gara di alianti con motore ausiliario.

Il dirigente dello sport aereo del Reich ha bandito la prima gara tedesca di alianti con motore ausiliario, che si svolgerà nell'aeroporto sportivo di Rangsdorf dal 5 al 12 settembre 1937. Scopo della gara è quello di determinare il grado tecnico di sviluppo dell'aliante con motore ausiliario e di fornire ammaestramenti e suggerimenti per il suo futuro sviluppo.

Gli apparecchi non dovranno superare un peso in volo di kg. 275, compresa la riserva di carburante per km. 200, in condizioni di calma atmosferica. La potenza del motore a quota zero dovrà superare i 20 cavalli.

Avranno luogo prove tecniche riguardanti l'equipaggiamento strumentale, il peso, l'avvio del motore e la ripiegabilità delle ali, che permetta all'apparecchio di attraversare una porta di m. 3 di altezza e m. 2,50 di larghezza. La gara comprenderà: prova di decollo e di atterraggio, prova di velocità di salita, prova di velocità minima, di velocità massima, prova di consumo di carburante a velocità di crociera. Ognuno degli apparecchi concorrenti dovrà inoltre effettuare due voli di circa km. 150 ciascuno, a destinazione di un aeroporto fissato dalla giuria. Verrà classificata la velocità di crociera raggiunta nel volo di andata e in quello di ritorno.

L'aereo e il servizio cartografico.

Dopo il primo impiego effettuato nella Somalia italiana, in occasione della delimitazione dei confini con la Somalia britannica, l'uso dell'aereo in aiuto alla topografia è andato rapidamente estendendosi. I nuovi, rapidissimi metodi sono stati largamente impiegati durante la guerra italo-etiopica e continuano ad essere

usati attualmente per la costruzione delle carte geografiche dell'Etiopia.

Anche nella lontana Nuova Guinea la cartografia aerea ha avuto ampie applicazioni, ed infatti recentemente vi sono stati rilevati 25 milioni di acri di terreno (= 101.170 kmq). Analogamente è stato fatto nel sud di Sumatra, dove sono stati rilevati 750 mila acri di terreno (= 3035 kmq.).

Nuove importanti applicazioni saranno prossimamente compiute a Giava, Sumatra e Borneo.

Lo studio meteorologico delle rotte atlantiche.

Prosegue attivamente lo studio meteorologico delle rotte aeree per il sorvolo dell'Atlantico del Nord, al fine di ridurre quanto più possibile le zone di maggiore pericolo per la navigazione aerea.

Già da un anno una nave al servizio del Ministero dell'Aria inglese fa la spola attraverso l'Atlantico tra Manchester e New Brunswick. Questa nave, mediante palloncini sonda, che giungono ad una quota di 10.000 piedi (= 3048 m.), studia il regime dei venti. Questi palloncini sono variamente colorati in rosso, bianco e bleu e in base al loro corso viene studiato, per mezzo di uno speciale teodolite, il corso e la forza del vento. I dati ottenuti sono trasmessi al Ministero dell'Aria e qui comparati con le carte sinottiche, che l'ufficio meteorologico del Ministero compila in base ad altre fonti di informazione.

A Norris Arm in Terranova è stata istituita una stazione di osservazione delle temperature prevalenti negli strati superiori dell'atmosfera. Lo studio ha lo scopo di determinare le condizioni di formazione del ghiaccio, che costituisce uno dei grandi pericoli della navigazione aerea.

Mediante questo lavoro preparatorio, quando le nuove linee verranno inaugurate, i piloti potranno essere in possesso di tutte le informazioni necessarie per una navigazione aerea quanto più possibile sicura.

Aeroplani con dispositivi di scrostamento del ghiaccio.

A causa delle incrostazioni di ghiaccio sui bordi frontali degli apparecchi adibiti ai collegamenti aerei transalpini Amsterdam-Francoforte-Milano, la Lufthansa ha dotato i suoi apparecchi di dispositivi così detti di scrostamento. Si tratta di tubi di gomma posti sulle parti frontali delle superficie alari, tubi messi in moto da una pompa ad aria compressa. In questo modo il ghiaccio che si forma viene prima sgretolato e quindi eliminato.

L'aviazione commerciale in Cina.

La Cina, grande per la sua estensione quasi quanto l'Europa, possiede una rete ferroviaria che non supera i diecimila chilometri, mentre la costruzione di nuove linee ferroviarie è resa particolarmente difficile per le condizioni orografiche ed idrografiche del Paese. Pertanto, in Cina lo sviluppo dei trasporti aerei presenta grandi possibilità.

Ecco qualche cifra relativa all'esercizio dell'anno scorso: km. volati 828.832 (10,7% d'aumento); passeggeri trasportati 3113 (81,3% d'aumento); merci trasportate kg. 67.980 (151% d'aumento); bagaglio kg. 40.341 (108% d'aumento); posta kg. 12.912 (115% d'aumento).

I servizi sono disimpegnati, per la Cina settentrionale, dalla « Eurasia Aviation Corp. » (cino-tedesca), e per la parte meridionale del Paese dalla China National Aviation Corp. » (cino-americana).

Brolio
CHIANTI
Casa Vinicola
BARONE RICASOLI
Firenze

SCHEDA DI VOTAZIONE

DA STACCARE E RINVIARE ALLA SEDE DEL T. C. I.

Chiusura della votazione: 31 LUGLIO 1937-XV

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, con la massima sollecitudine: comunque, in tempo utile perchè possa giungere entro il 31 Luglio 1937-XV. La scheda che non conterrà variazioni di sorta varrà come voto di approvazione al Bilancio 1936 e alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti.

Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi. Le schede contenenti variazioni che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare (L. 0,50).

Saranno respinte le schede tassate per mancata o insufficiente affrancazione.

NB. – Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1° Agosto 1937-XV, iniziandosi alle ore 9.

Votazione del Bilancio Consuntivo del Touring per l'anno 1936.

Approvo il Bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring per l'anno 1936 e le Relazioni del Consiglio e dei Sindaci relative, pubblicati nella Rivista Mensile del Touring «Le Vie d'Italia» *N. 5, Maggio 1937-XV, e nel* «Bollettino d'Informazioni ai Soci» *N. 2, Maggio 1937-XV.*

NB. – Chi non intende approvare, cancelli la dichiarazione sopra scritta.

Votazione per la nomina delle cariche sociali:

Consiglieri uscenti di carica per compiuto triennio e rieleggibili:	**Consiglieri proposti pel triennio 1937 - 1938 - 1939:**
1. Badini Dott. Gr. Uff. Mario.	1. ....
2. Gorla Dott. Ing. Gr. Uff. Giuseppe.	2. ....
3. Johnson Comm. Federico.	3. ....
4. Moro Rag. Comm. Piero.	4. ....
Consiglieri nominati interinalmente dal Consiglio, a termini dell'art. 20 dello Statuto, e rieleggibili:	
5. Bognetti Prof. Gian Piero.	5. ....
6. Vandone Dott. Ing. Prof. Gr. Uff. Italo.	6. ....
Sindaci uscenti di carica e rieleggibili:	**Sindaci proposti per l'Esercizio 1937:**
1. Lonati Rag. Cav. Uff. Angelo.	1. ....
2. Magnocavallo Rag. Cav. Camillo.	2. ....
3. Rocca Dott. Rag. Giambattista.	3. ....

NB. – S'intendono proposti per la conferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne viene scritto un altro.

Votazione per la modificazione dello Statuto Sociale:

Approvo le proposte modificazioni agli articoli 5, 6 e 7 dello Statuto Sociale, secondo il testo riportato alla pagina 302 de Le Vie d'Italia *e a pagina 6 del* Bollettino d'Informazioni ai Soci.

NB. – Chi non approva è pregato di cancellare il numero dell'articolo o degli articoli sopra indicati.

Lembo da piegare

Secondo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Bozze di stampa di ritorno

§ 63 Indicat. Serv. Post. 1920, lettere *c*) *e*) *f*)

Affrancare
con bollo
da 10 cent.

Alla

Direzione Generale

del

Touring Club Italiano

MILANO

Corso Italia, 10

Primo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Lembo da piegare

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 5 MAGGIO 1937 - XV E. F.

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA E STRAORDINARIA DEI SOCI DEL TOURING

A sensi degli articoli 26, 27, 28, 29 e 42 dello Statuto Sociale sono indette per votazione «ad referendum» che si chiuderà il giorno 31 luglio 1937, le Assemblee Ordinaria e Straordinaria dei Soci del Touring Club Italiano.

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione.
2. Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo per l'esercizio 1936.
3. Voto sul Bilancio consuntivo 1936.
4. Elezioni:

a) di quattro Consiglieri, in conferma o sostituzione dei signori: dott. gr. uff. MARIO BADINI; dott. ing. gr. uff. GIUSEPPE GORLA; comm. FEDERICO JOHNSON; rag. comm. PIERO MORO.

b) di due Consiglieri, in conferma o sostituzione dei signori: prof. GIAN PIERO BOGNETTI; dott. ing. prof. gr. uff. ITALO VANDONE, nominati interinalmente dal Consiglio, a termini dell'art. 20 dello Statuto Sociale.

c) di tre Sindaci, in conferma o sostituzione dei signori: rag. cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO, rag. cav. uff. ANGELO LONATI e dott. rag. GIAN BATTISTA ROCCA.

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA STRAORDINARIA

Modificazione degli articoli 5, 6 e 7 dello Statuto Sociale (v. Proposte a pag. 302).

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione «ad referendum» sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31 e 32 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del 31 luglio 1937.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il successivo 1° agosto, iniziandosi alle ore 9.

Milano, aprile 1937-XV.

Il Presidente
Sen. CARLO BONARDI

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

PER L'ESERCIZIO 1936

SEGUO L'OPERA VOSTRA CON DILIGENZA, VOGLIO DIRE GIORNALMENTE, E CON VIVA SIMPATIA. ABBIATEMI FRA I VOSTRI COLLABORATORI.

MUSSOLINI - 24 GENNAIO 1935-XIII

CONSOCI,

L'anno scorso la nostra Relazione per l'esercizio 1935 si chiudeva con un saluto fervido e commosso a tutti i Combattenti che, adempiendo alla missione civilizzatrice d'Italia e attuando i romani disegni del Duce, creavano l'Impero. Il vittorioso epilogo s'è compiuto con rapidità trionfale, superando ogni migliore speranza: esso rimarrà nella Storia a dimostrare di quali prodigi sia capace il rinnovato spirito di Roma. Sicuri interpreti dell'animo Vostro, vogliamo iniziare il resoconto dell'attività svolta nel 1936 salutando l'alba radiosa dell'Impero.

Nell'ardente atmosfera di questo anno di battaglie vittoriose e di potenti realizzazioni, anche la quotidiana attività del nostro Sodalizio crebbe in fervore di opere costruttive. Proclamato l'Impero, si aperse subito ai nostri sguardi un'ampia visione di nuovi compiti e di nuovi doveri, per divulgare fra gli Italiani la conoscenza degli immensi territori che si stanno faticosamente redimendo dal loro stato di barbarie e di abbandono.

Là dove ferve, gagliarda e sicura, l'opera di rinnovamento *ab imis*, destinata a secondare le ascendenti fortune della Patria, converge oggi l'attenzione e la passione del Touring, che riassume il palpito concorde di mezzo milione di cuori. Se prima della Vittoria eravam pronti, tutti e ciascuno, a combattere e ad attendere, senza misurare nè il tempo nè il sacrificio, oggi ch l'Impero è un fatto compiuto, noi, tutti e ciascuno, siamo più che mai pronti a moltiplicare i nostri sforzi per valorizzare la Vittoria.

L'impulso e i mezzi della crescente attività ci derivano da Voi, Consoci, che per numero e per fede avete fatto del nostro Sodalizio una delle più forti e feconde comunità turistiche del mondo. Anche quest'anno, pur nel clima duro ed eroico della storia in atto, ragione di conforto è poter constatare che le nostre file si sono accresciute di oltre 26.000 aderenti. Sia questo motivo di compiacimento per Voi, come lo è per il nostro Consiglio, che nelle assise nazionali ed internazionali del turismo, in cui — come in ogni altro campo — il numero è potenza, potrà rappresentare il Touring Club Italiano col prestigio delle sue schiere in aumento.

Consapevoli che l'ampliarsi della nostra già grande Famiglia accresce per il Consiglio la somma dei doveri e delle responsabilità, chiediamo fiduciosi la Vostra attiva, cordiale partecipazione alla molteplice e multiforme vita del Sodalizio. La collaborazione di ciascuno di Voi, che potrà specialmente esplicarsi nel reclutamento di sempre nuovi aderenti, renderà più agevole e proficua la nostra missione, fattasi, dopo la fondazione dell'Impero, più vasta e più ardua. Abbiamo immensi tesori di natura, d'arte, di storia, di fede, di esperienze antiche e nuove da valorizzare, per noi e per il mondo. Una volta ancora l'Italia si offre maestra alle genti. A questo altissimo fine, in nome Vostro, Consoci, nella fausta ora in cui spunta nel cielo d'Italia la luce di una nuova Vita a continuare i gloriosi fasti della Dinastia, rinnoviamo, con umiltà di cuore, l'offerta della nostra fedele fervorosa collaborazione alla Patria, al Re Imperatore, al Duce.

Vediamo ora come si è svolta l'attività nostra nel decorso esercizio, quali riflessi ha avuto sulla nostra **consistenza patrimoniale** e quali possono essere le prospettive per il futuro, nel continuo variare di rapporto fra le rendite e le spese.

Un semplice sguardo al bilancio permette di constatare che nello scorso anno le partite attive, quelle sulle quali principalmente si basano le possibilità del nostro lavoro, segnano un miglioramento, che risulta più notevole per la voce « Valori pubblici e privati », i quali rappresentano quasi la totalità del patrimonio sociale. Questa cifra sale da L. 42.896.705,27 del 1935 a Lire 44.625.948,67, con un incremento di L. 1.729.243,40. La differenza in più non può riflettersi, però, nell'avanzo di bilancio, corrispondendo essa all'investimento delle quote pagate dai Soci Vitalizi inscritti nell'anno, esposte nella parte passiva del Bilancio.

Possiamo confermarVi che non abbiamo derogato dalle più rigide norme sempre adottate nelle nostre valutazioni, e che se l'ammontare delle attività non ha subito un aumento oltre quello determinato — come abbiamo detto — dall'incremento dei Soci Vitalizi, è perchè abbiamo seguito la norma di passare i nuovi impianti e i nuovi acquisti (di mobili, di pietre litografiche, ecc.) al conto spese. Anche il maggior valore verificatosi sui titoli alla data del 31 dicembre 1936 e determinato dal miglioramento delle quotazioni di Borsa, venne utilizzato per la ricostituzione del fondo fluttuazione valori, fondo che era stato assorbito nel precedente esercizio.

Abbiamo già detto che il numero dei Soci, elemento fondamentale del nostro progredire, è in confortante aumento: siamo 470.961, di cui 257.147 vitalizi e 213.814 annuali, contro 444.493, di cui 247.836 vitalizi e 196.657 annuali, al 31 dicembre 1935, con un incremento di 9311 vitalizi e 17.157 annuali.

Il Bilancio dell'esercizio si chiude con un avanzo di L. 121.296,06 che Vi proponiamo di passare ad aumento del fondo di riserva.

Diamo ora una sintetica rassegna dell'intensa molteplice attività svolta dal Touring nel passato esercizio.

Cominciamo con un brevissimo accenno alle **pubblicazioni periodiche.** La più importante di esse, la Rivista Mensile *Le Vie d'Italia*, riuscì nel

1936 a rendersi accetta ad un pubblico di lettori ancora più vasto. Migliorata e resa più varia la sua collaborazione, arricchito ed elevato il tono della parte iconografica, essa assolve oggi, con accresciuta efficacia, i suoi altissimi compiti di propaganda culturale, intesa ad una più intima e profonda conoscenza dell'Italia, dell'Impero, delle Colonie.

La Rivista *Le Vie del Mondo* si è pure assicurata nuovi titoli alla considerazione del pubblico, rendendo la sua materia sempre più viva e attuale. Così i grandi problemi della vita internazionale vi hanno avuto esauriente trattazione per opera di studiosi di conosciuta competenza, come non è mancata l'esaltazione della Romanità nel mondo e del contributo dato dagli Italiani al progresso degli altri Paesi. A partire dal gennaio 1937 la Rivista ha abbreviato il suo titolo in *Le Vie del Mondo*, non solo per escludere ogni possibilità di equivoco con la nostra maggiore Rivista, ma anche per meglio definirne il programma di divulgazione geografica universale.

Nel 1936 i Soci ricevettero gratuitamente il volume *Campania* della collezione ATTRAVERSO L'ITALIA; il V volume della GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA, che illustra il ricco patrimonio delle nostre *Stazioni Idrominerali;* la CARTA DELL'AFRICA ORIENTALE AL 3.500.000. Questa Carta, distribuita tempestivamente sul finire del 1935, cioè nel momento stesso in cui si iniziavano le operazioni riuscì particolarmente gradita. Quanto alla GUIDA D'ITALIA, se nessun rinnovato volume della collezione è uscito con la data del 1936, durante l'anno si svolse tuttavia un intenso lavoro, i cui frutti sono venuti maturandosi durante i primi mesi del 1937, nei quali sono apparsi, in ordine cronologico, i seguenti volumi: *Marche, Umbria, Libia, Sicilia e Isole minori, Firenze e dintorni.* E' questo il massimo sforzo compiuto fino ad oggi nell'opera di rinnovamento e di aggiornamento della *Guida d'Italia,* cui si diè principio nel 1930. Il volume *Libia* inizia la suddivisione della guida « Possedimenti e Colonie » in tre volumi distinti: il secondo sarà dedicato all'Africa Orientale Italiana, il terzo ai Possedimenti dell'Egeo.

Nello scorso esercizio vennero pure elaborate importanti pubblicazioni quali: la GUIDA BREVE D'ITALIA; l'ultimo volume della GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA: *Le Stazioni dei Laghi, delle Prealpi e degli Appennini;* la continuazione della CARTA D'ITALIA AL 500.000. Essendo esse di competenza del 1937, ne diremo più diffusamente nella Relazione futura.

Della GUIDA AI MONTI D'ITALIA, che il Touring prepara in intensa e preziosa collaborazione col Club Alpino Italiano, apparve, nel mese di luglio scorso, il volume *Masino, Bregaglia e Disgrazia.* Esso è dovuto alla particolarissima competenza del Conte Aldo Bonacossa, Presidente del Club Alpino Accademico Italiano. Frattanto venivano pure impostati e preparati altri volumi. Di essi, quello dedicato al Gruppo delle Grigne, fu pubblicato alla fine dello scorso marzo.

Nel campo dell'**attività cartografica** ci piace ricordare che il Vostro Sodalizio, per eliminare immediatamente tutte le tavole che rappresentavano la situazione precedente alla nostra gloriosa conquista dell'Impero e per solennizzarne la fondazione, fu sollecito a pubblicare una nuova edizione aggiornata dell'ATLANTE INTERNAZIONALE. Nell'intento di collaborare ad una sempre più particolareggiata conoscenza dell'Africa Orientale Italiana, venne continuato il lavoro della CARTA DELL'A. O. I. AL MILIONESIMO, di cui i primi 13 fogli erano stati inseriti ne *Le Vie d'Italia* del 1936; con le altre 12 tavole, spedite agli abbonati di detta Rivista man mano che rinnovavano la loro associazione per il corrente anno, siamo giunti alla 25ª tavola sulle 37 preventivate. Quelle mancanti sono in avanzata fase di lavoro. Il Consiglio pensa di tenere al corrente con ogni cura questa Carta, in base ai nuovi rilevamenti: potrà così essere trasformata, cambiando anche formato, in una eccellente carta stradale.

La CARTA AUTOMOBILISTICA D'ITALIA AL 200.000 incontra il crescente favore degli automobilisti che desiderano conoscere i loro itinerari con ricchezza di particolari. Nello scorso anno è stato pubblicato il 2° volume dell'ATLANTE AUTOMOBILISTICO che, come è noto, di detta carta offre una diversa presentazione. Venne pure pubblicato un prezioso volumetto contenente le 185 piante schematiche dei principali centri italiani, studiate per gli attraversamenti automobilistici. Si può dire che questa pubblicazione non trovi un riscontro altrettanto organico presso gli altri Paesi, ragione per cui ha suscitato nei consessi internazionali il più vivo interesse. All'Assemblea dell'Alliance Internationale de Tourisme, tenutasi a Monaco nel settembre scorso, la Presidenza della stessa classificava la nostra pubblicazione al di sopra di ogni confronto con le opere similari.

L'ATLANTE FISICO-ECONOMICO D'ITALIA è oggetto delle migliori cure e di tutte le nostre sollecitudini. Sarà fatto ogni sforzo perchè esso possa essere pronto per il termine prestabilito (luglio 1938). La nostra Sezione Cartografica ha fatto fronte ad un altro lavoro di particolare importanza: la continuazione, cioè, della cartografia per l'« Enciclopedia Italiana ». Nel 1936, per i volumi 29, 30, 31 e 32 della grande opera vennero eseguite e consegnate 15 carte. Questa fortunata collaborazione, che ha avuto inizio sotto gli auspici del Duce, costituisce un'altra prova dell'alto apprezzamento cui è giunta la produzione cartografica del nostro Sodalizio.

Nel campo della **propaganda alberghiera,** sembra anzitutto degno di nota il conferimento di un carattere più strettamente tecnico alla Rivista *L'Albergo in Italia.* Limitata la sua sfera di interesse agli innumerevoli problemi della costruzione, degli impianti, degli arredi, dei materiali, della organizzazione in rapporto all'industria alberghiera, ed escluse le trattazioni turistiche o le illustrazioni locali, che trovano sede più adatta in altre pubblicazioni del nostro stesso Sodalizio, la Rivista è diventata un campo di indagine e di studio alla ricerca delle vie del progresso alberghiero, ed una guida preziosa per gli albergatori che intendano seguirle. In una prima fase di innovazione, la Rivista fu resa trimestrale, ma dal gennaio dell'anno in corso, ha preso ad uscire con frequenza bimestrale.

In seguito all'istituzione dell'« Ente Nazionale Fascista di addestramento per i Lavoratori d'Albergo », cui è demandata l'istituzione e la direzione delle « Scuole Professionali Alberghiere », anche l'organizzazione di quella diretta dal no-

stro Sodalizio a Milano venne rimessa alle cure degli organi sindacali competenti. La *Mostra delle Forniture Alberghiere* ha avuto esito soddisfacente anche alla Fiera di Milano del 1936.

La **propaganda forestale** ha secondato l'intensa valorizzazione dell'attività rurale, operata dal Fascismo, e il grandioso sviluppo della bonifica integrale: il problema forestale italiano è assurto così ad un'importanza che non trova riscontro nel passato, e specialmente durante l'assedio economico — di trista memoria — la funzione economica dell'albero si è manifestata in tutta la sua importanza, mostrando come fossero giuste e intonate alle reali condizioni del Paese quelle direttive che *L'Alpe* segue costantemente da decenni. Un numero speciale della scorsa annata « I Boschi italiani e le sanzioni » costituisce una interessante rassegna dei vari problemi suscitati dalle sanzioni nel campo della produzione forestale, e, in una serie di 15 articoli, dovuti ad uno scelto nucleo di ben noti studiosi delle discipline forestali e tecnico-forestali — primo fra di essi S. E. Arrigo Serpieri — tratta delle possibilità di un futuro affrancamento della nostra economia forestale in ogni singolo campo.

Nel corso del 1936 il Touring ha anche pubblicato il I volume de *Il Volto agricolo dell'Italia,* opera intesa a mettere in giusta luce le intime connessioni fra agricoltura e paesaggio. L'opera, di cui il Duce nostro si è compiaciuto di accettare la dedica, è una magnifica sintesi delle caratteristiche più salienti della nostra agricoltura. Il testo è stato redatto, con rara competenza, dal Senatore Arturo Marescalchi; la parte iconografica è ricchissima e trattata con particolare cura; l'eleganza complessiva dell'edizione ha suscitato la più viva ammirazione. Anche in essa è trattato ampiamente della selvicoltura del nostro Paese e dei problemi ad essa inerenti.

Alle quattro **Escursioni e al Campeggio,** organizzati dal Touring nello scorso anno, i Soci rinnovarono la loro cordiale adesione e parteciparono, come sempre, numerosissimi. Nel maggio venne effettuata un'Escursione-Crociera da Genova al Golfo di Napoli, con il « Rex » e il « Conte di Savoia », integrata da gite a Capri, alla Penisola Sorrentina, alla Riviera Amalfitana, a Pompei, a Ercolano, a Paestum, a Cuma, al Vesuvio e ai Campi Flegrei. In giugno ebbe luogo un'Escursione ai Campi di Battaglia, dal Pasubio all'Altipiano di Asiago e al Monte Grappa.

Il VI Campeggio si svolse a 2235 m., in Val Salarno, Gruppo dell'Adamello, la cui massima vetta fu raggiunta da quasi tutti i campeggianti. Una riuscitissima Escursione in Ungheria, organizzata nel settembre, permise a un centinaio di Soci di rendere anche un devoto omaggio alle Tombe dei soldati italiani morti in prigionia a Budapest e a Györ. Con un'Escursione a Siena, nel Volterrano, in Maremma, all'Argentario e all'Amiata si chiuse la serie delle manifestazioni del 1936.

L'**opera dei Consoli** è pur sempre degna di essere citata all'ordine del giorno per passione, disinteresse, fervorosa iniziativa.

L'eletta schiera di questi nostri benemeriti Collaboratori continua ad accrescersi: essi offrono la preziosa e solerte opera loro in molti e svariati campi: dalla propaganda per la iscrizione di nuovi Soci, alla consulenza su questioni turistiche, alla revisione delle bozze delle nostre Guide, all'aggiornamento delle nostre Carte, all'appoggio presso le Autorità locali, al servizio degli affiliamenti e delle segnalazioni stradali, ecc.

Al 31 dicembre 1936 i Consoli del T. C. I. erano per le varie categorie 10.739, con un aumento di 500 circa rispetto al 1935.

Fra di essi, il Sodalizio annoverava 1203 Consoli Militari presso i Corpi del R. Esercito, della R. Aeronautica, della Regia Guardia di Finanza e della M. V. S. N.; 91 Consoli Navali sulle Navi della R. Marina e della Marina Mercantile; 1100 Consoli fra Universitari e Scolastici nelle R. Università e negli Istituti di Istruzione Media e Superiore, e finalmente 310 Consoli all'Estero.

A tutti questi nostri egregi e volonterosi Amici vada la riconoscenza del Touring per l'opera efficacissima da essi prestata in tutti i campi e principalmente in quello della propaganda.

Il **Servizio di Informazioni Turistiche** ha esplicato la sua attività col crescente favore dei Soci. Vennero date informazioni su piani di viaggio, itinerari stradali e ferroviari, condizioni di transitabilità dei valichi alpini e appenninici, stato delle strade, scelta delle villeggiature ai monti, al mare e ai laghi, tariffe di alberghi, condizioni della neve nelle stazioni invernali, bibliografia turistica e alpinistica; infine per tutta la materia che può avere attinenza col turismo.

Il **Servizio di Consulenza Legale** ha fornito ai Soci numerosi consigli verbali e scritti in materia di interpretazione di leggi e di regolamenti aventi attinenza alla complessa materia della circolazione stradale e alla disciplina del turismo nelle sue varie manifestazioni. Importante il contributo che questo Ufficio dà alla corretta osservanza delle norme di legge e alla loro più esatta conoscenza attraverso i cordialissimi rapporti esistenti con le varie branche dell'Amministrazione Governativa, la quale è sempre prodiga al Sodalizio di informazioni, di notizie e di chiarimenti. Del resto, il Touring partecipa attivamente ai lavori di importanti Commissioni Ministeriali, quale quella per l'unificazione dei Regolamenti Urbani di Circolazione e quella preparatoria per la Riforma del Codice della Strada.

Pure notevole l'opera di potenziamento del **turismo internazionale** nelle sue varie manifestazioni, esplicata dal Touring con la cordiale efficace collaborazione alle Associazioni similari dell'estero e soprattutto all'Alliance Internationale de Tourisme — l'Ente che raggruppa tutti i Touring Clubs del mondo, con una massa di oltre 8 milioni di aderenti — collaborazione prestata anche a mezzo di convegni, assemblee, congressi.

Un altro contributo allo sviluppo del turismo internazionale e, ciò che più interessa, a favore dell'afflusso in Italia degli automobilisti stranieri, è dato dal **Servizio Documenti Doganali** (Trittici e « Carnets de passages en douane »).

L'esistenza complessiva dei depositi cauzionali fatti dai nostri Soci automobilisti per ottenere trittici o « carnets » cauzionanti l'importazione temporanea all'estero delle vetture automobili, alla fine del 1936 ammontava a L. 5.312.314. La somma è lievemente inferiore a quella dello scorso anno, poichè la preferenza dei Soci va sempre più accentuandosi verso il cauzionamento con forma assicurativa. Per cui, sempre nell'intento di facilitare i nostri Soci, abbiamo convenuto con

le varie Società di Assicurazione, con le quali è stata stipulata a suo tempo la Convenzione per il cauzionamento dei documenti doganali, uno speciale trattamento per le vetture utilitarie: ad esempio, per la vettura Fiat 500 il «carnet de passages» viene a costare complessivamente la somma di L. 57.30.

Per facilitare i Soci ciclisti abbiamo stipulato con l'Anonima Infortuni una convenzione per il cauzionamento delle speciali tessere e dei trittici, per l'importazione temporanea dei velocipedi all'estero, evitando il deposito doganale.

All'**Istituto Sperimentale Stradale,** gestito in comune col R.A.C.I., registriamo ancora, per il 1936, l'incessante lavoro dedicato alle prove di laboratorio per conto dell' Azienda Autonoma Statale della Strada, per conto delle Provincie, dei Comuni e di molti impresari e produttori di materiali stradali. Dal 1923 a tutto il 1936 il laboratorio dell'Istituto ha già provato oltre 9000 campioni, mentre questo rilevante lavoro di prova e controllo dei materiali non ha impedito di sviluppare ancora l'attività nel campo delle ricerche e degli studi: sono soprattutto tali ricerche ad esigere, accanto al naturale perfezionamento degli impianti, lo studio di attrezzamenti speciali e l'acquisto di nuovi apparecchi, come quelli del nuovo reparto, quasi ultimato, per gli esami petrografici e per lo studio dei terreni; ramo quest'ultimo finora quasi trascurato in Italia, dove i problemi di strade nuove su terreni instabili solo ora si affacciano con tutte le loro esigenze per le strade di bonifica e, ancor più, per le strade dell'Impero. Fra gli studi più recenti e più attuali, ricordiamo quelli relativi alle miscele di catrame e polveri asfaltiche, dai quali giustamente tanto si attende, a vantaggio della nostra autarchia economica, per quanto riguarda l'approvvigionamento dei materiali di copertura. L'autorità dell'Istituto ebbe ancora occasione di affermarsi in numerose Commissioni di studio nazionali e internazionali; ricordiamo, fra le altre, quelle del Consiglio Nazionale delle Ricerche per lo studio delle norme di accettazione dei materiali, (la speciale Sottocommissione incaricata dello studio dei metodi di prova per i materiali bituminosi tenne le sue riunioni presso lo stesso Istituto, traendo dalla pratica del nostro Laboratorio i principali riferimenti per lo svolgimento del suo lavoro) e la Commissione Internazionale per il Vocabolario tecnico in sei lingue.

La Rivista *Le Strade* ha continuato ad attuare il programma di miglioramento, perfezionando la sua veste tipografica, allargando la cerchia dei suoi collaboratori, fra i quali si possono oggi contare i nostri tecnici più esperti nei vari argomenti stradali e urbanistici. L'istituzione dei premi speciali del nostro Sodalizio, oltre a quello della Fondazione ing. Massimo Tedeschi, per le migliori memorie pubblicate nell'anno, è stata accolta dai collaboratori con viva compiacenza.

La *Commissione Miglioramento Strade* tenne, in aprile del 1936, la sua consueta adunanza annuale, con l'intervento di numerose autorità e con la partecipazione di gran numero di Ingegneri Capi di Uffici Tecnici Provinciali e Comunali, per discutere l'importantissimo problema dell'approvvigionamento dei materiali bituminosi in regime di sanzioni e delle provvidenze tecniche per superare le difficili contingenze del momento e per orientare i provvedimenti della costruzione e della manutenzione stradale verso la nostra integrale autarchia. Con la fine del 1936, l'ing. Italo Vandone ha desiderato lasciare la direzione dell'Istituto Sperimentale Stradale e della Rivista *Le Strade,* tenute rispettivamente per 15 e 18 anni con l'autorità che tutti gli amici del Touring gli riconoscono. A questi amici siamo tuttavia lieti di assicurare che non per questo il consiglio e la parola dell'ing. Vandone verranno meno a vantaggio del Touring: proprio in occasione della presente Assemblea siete chiamati a ratificare la sua nomina a Consigliere del Sodalizio, nomina che da parte del Consiglio dell'Istituzione ha già avuto luogo interinalmente, a termini dell'art. 20 dello Statuto.

Le **Segnalazioni Stradali.** Anche in questo campo — nonostante le difficoltà contingenti — ci siamo sforzati di fare tutto quanto era possibile perchè l'attività non s'interrompesse o diminuisse .E questo non solo per non creare pause in uno dei rami di quel complesso di provvidenze che accompagnano lo sviluppo del turismo, ma anche per far sì che l'attrezzatura segnaletica delle nostre strade si trovasse convenientemente ampliata e aggiornata, per ricevere, una volta cessato l'assedio economico, l'afflusso delle correnti automobilistiche straniere, che era lecito presumere avrebbe ripreso con grande intensità.

Non solo siamo riusciti nell'intento prefissoci, ma, assillati pure dalla necessità di sfruttare al massimo grado il materiale di cui si poteva disporre, abbiamo raggiunto il risultato, ricorrendo a nuovi metodi di lavorazione, di migliorare la qualità delle nostre segnalazioni, pur risparmiando nella materia prima. Il risultato dei nostri sforzi durante il 1936 si riassume nella cifra di 12.088 cartelli collocati, contro 11.616 dell'anno precedente. Degno di nota è il fatto che quasi il 50 % dei cartelli predetti sono muniti di apparecchi catarifrangenti.

Ed a questo proposito, ci sia consentito ricordare ancora una volta come questa diffusione delle segnalazioni luminose in Italia, prima seriamente ostacolata dall'elevato prezzo degli apparecchi riflettenti, che incidendo in misura eccessiva sul costo dei cartelli ne rendeva oltremodo onerosa l'applicazione, sia stata resa possibile soltanto quando il nostro Sodalizio potè disporre di un tipo proprio di apparecchi catarifrangenti che, svincolatolo dalla servitù verso terzi, gli permise di ridurre il costo delle tabelle a limiti molto modesti e facilmente accessibili.

Tenendo conto delle notevoli economie che questa iniziativa ha fatto realizzare alle pubbliche Amministrazioni, è facile arguire come l'opera nostra abbia raggiunto in questo campo uno scopo degno della maggiore considerazione; essa ha assunto il carattere di un vero e proprio fiancheggiamento degli Enti pubblici per conseguire finalità di grande e generale utilità.

Anche nel corso del 1936 la propaganda per i **carburanti sussidiari** si è svolta attivissima, con la partecipazione ai vari Concorsi nazionali per autoveicoli azionati dai carburanti suddetti ed alle diverse Commissioni governative incaricate dello studio di tale problema, nonchè al Congresso Internazionale tenutosi a Budapest nel mese di settembre.

Il **Villaggio Alpino.** Anche per il XV esercizio i risultati di questa nostra Colonia Alpina possono considerarsi soddisfacenti. Le quote dei

Soci Patroni sono aumentate di 2, salendo complessivamente a 156, per L. 780.000. Le quote dei Soci Fondatori sono aumentate di 9, per l'importo di L. 900.

Furono introitate L. 54.032,35 per contributi destinati alla gestione estiva e invernale, nonchè L. 56.000 per interessi sull'ammontare delle quote dei Soci Patroni. Fra le entrate più cospicue notiamo quelle di L. 4.000 della Famiglia Pandini; di L. 10.000 della Banca Commerciale Italiana; di L. 8.000 della Cassa di Risparmio di Milano; di L. 22.250,70 versate da persone, Ditte e Comitati patrocinatori di bambini poveri. Vennero inoltre offerte L. 10.000 dai signori Arnaldo e Dora Fontana Roux, per onorare la memoria della Madre, morta nell'anno, benemerita anch'essa del Villaggio.

Le spese per la gestione estiva ammontarono a L. 62.691 e quelle per la gestione invernale a L. 50.243,60. Poichè i fanciulli ospitati nella stagione estiva furono 289 per 8766 giornate e nella stagione invernale 60 per 5460 giornate, si ha una spesa media per giornata e per fanciullo di L. 7,15 per l'estate e di L. 9,20 per l'inverno, ossia L. 7,94 come media per le due stagioni, in confronto di L. 7,38, media dell'esercizio 1935.

Anche per il 1936 siamo debitori della più viva riconoscenza alle egregie persone che hanno dedicato una parte non indifferente del loro tempo alla sorveglianza e al funzionamento della Colonia, con alto spirito di abnegazione e con vantaggio grandissimo del benessere fisico e spirituale dei nostri piccoli ospiti.

La morte del dottor Marco De Marchi, Consigliere del Sodalizio e insigne, munifico nostro benefattore, al quale già era stato dedicato il grande piazzale centrale del Villaggio, ci ha privato di un Amico prezioso. L'assegnazione di lire duecentomila, che la sua diletta Consorte, interpretandone la volontà, ha donato al Villaggio perchè aumentasse il numero dei suoi piccoli ospiti, consentirà la creazione di una nuova villetta, che porterà i nomi di Rosa e Marco De Marchi, uniti ancora una volta in questa Opera di bene, come sempre lo furono in ogni iniziativa che fiorisse dal cuore buono e generoso del Defunto.

CONSOCI,

Vi abbiamo tracciato rapidamente il quadro delle nostre attività massime, tralasciando volutamente l'illustrazione di opere, pure importanti, che potrebbero costituire il nucleo vitalissimo di altri Istituti di minore efficienza. Il Consiglio Vostro, confortato dall'appoggio prezioso delle superiori Gerarchie e in particolare da quello del Ministero per la Stampa e la Propaganda, è persuaso che, anche attraverso una rapida sintesi, potrete convincervi come il Sodalizio sia non solo un organismo capace di rendere utili servizi ai propri inscritti, ma anche si dimostri sempre meglio aderente alla vita del Paese.

Occorre infine por mente anche agli aspetti materiali della gestione. Se l'attività del Touring non deve subire diminuzione, anzi, se deve accrescersi, com'è nelle intenzioni dei suoi Dirigenti e certo anche nelle aspirazioni e nella volontà dei Soci, è necessario provvedere ad un aumento delle risorse economiche. Si tratta di scegliere fra due soluzioni: o limitare i vantaggi che i Soci ritraggono dal Sodalizio, e restringere quindi l'attività dell'Istituto a un minor numero di funzioni e di servizi utili al progresso del turismo e alla sua missione propagatrice di cultura nel Paese; oppure affrontare, nel loro stesso interesse, il piccolo sacrificio di un aumento della quota sociale.

Il primo termine del dilemma non essendo da prendersi in considerazione, perchè tutto ciò che non progredisce è già virtualmente in decadenza, il Consiglio è venuto nella determinazione di risolvere il problema attenendosi al secondo.

Per la nostra Istituzione valgono le ragioni che hanno determinato l'aumento di prezzo di altri prodotti e specialmente della carta, dipendente essenzialmente dal maggior costo delle materie prime.

Vi esortiamo perciò di approvare unanimi la proposta di modificazione da apportarsi allo Statuto Sociale, che qui in calce Vi trascriviamo nel testo preciso e che eleva per l'esercizio 1938 e seguenti la quota dei Soci annuali da L. 15 a L. 22 e quella dei Vitalizi da L. 250 a L. 350.

Siamo sicuri che ogni Socio avrà coscienza dell'opportunità di questa proposta, contenuta nei limiti necessari e soprattutto non proibitiva per alcuno.

L'affetto Vostro per l'Istituzione farà presto dileguare il tenue senso di contrarietà che sempre si manifesta in ognuno di noi quando ci venga richiesto un contributo finanziario maggiore di quello che eravamo abituati ad offrire; ma siamo certi che, votando la proposta, sentirete di avere con essa bene provveduto al Vostro stesso vantaggio, poichè al piccolo sacrificio corrisponderà il maggiore incremento e la migliore fortuna del Sodalizio che Voi tutti amate e considerate con orgoglio come veramente degno della nuova Italia imperiale.

IL CONSIGLIO DEL T. C. I.

PROPOSTE DI MODIFICAZIONE DELLO STATUTO SOCIALE

TESTO ATTUALE	TESTO PROPOSTO
Art. 5 - I Soci Vitalizi inscritti dopo il 31 dicembre 1935, pagano, una volta tanto, L. 250 se residenti nel Regno, L. 400 se residenti all'Estero.	*Art. 5* - I Soci Vitalizi inscritti dopo il 31 dicembre 1937 pagano, una volta tanto, L. 350 se residenti nel Regno, Impero, Possedimenti e Colonie; L. 500 se residenti all'Estero.
Art. 6 - I Soci Annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto; un'unica quota di Lire 15 all'anno se residenti nel Regno; di L. 25 se residenti all'Estero, oltre all'importo dei bolli di quietanza.	*Art. 6* - I Soci Annuali pagano una tassa di entrata di L. 2 una volta tanto; un'unica quota di L. 22 all'anno se residenti nel Regno, Impero, Possedimenti e Colonie; di L. 32 se residenti all'Estero, oltre all'importo dei bolli di quietanza.
Art. 7 - Al Socio Annuale che tramuti la sua inscrizione in quella di Socio Vitalizio, sarà computato l'importo delle quote che avesse pagato per gli anni successivi a quello in cui effettua il passaggio a Vitalizio e saranno bonificate L. 10 per la quota dell'anno in corso, qualora essa sia già stata da lui versata.	*Art. 7* - A favore del Socio Annuale che tramuti la sua inscrizione in quella di Socio Vitalizio sarà computato l'importo della quota pagata per l'anno in corso e quello delle quote eventualmente già pagate per gli anni successivi.

RELAZIONE DEI SINDACI

SUL BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 1936

Per coloro che, prima dell'esame analitico del Bilancio, desiderano conoscere se la gestione finanziaria sia stata nel suo complesso attiva o passiva, comunichiamo anzitutto che esso si chiude al 31 dicembre 1936 con un avanzo di Lire 121.296,06. Bilancio, dunque, migliore del precedente. Nè questa constatazione iniziale è il solo motivo del nostro compiacimento.

Gli eventi che ebbero inizio nel 1935 e si risolsero gloriosamente nel maggio dello scorso anno si ripercossero in modo favorevole sulla nostra economia nazionale e, quindi, sulle quotazioni dei titoli; per cui i risultati dell'esercizio testè chiuso beneficiano, oltre che dell'avanzo suddetto, anche della iniziata ricostituzione del fondo di fluttuazione titoli, il quale — assorbito per intero nell'esercizio precedente — riappare oggi nella cifra di L. 696.797,97.

Questo miglioramento delle quotazioni ha permesso alla nostra Amministrazione di valutare con criteri di assoluta rigidezza le altre attività sociali, attribuendo a spese ordinarie di gestione somme che si potevano anche calcolare ad incremento del patrimonio.

Di ciò possiamo renderci facilmente conto quando constatiamo che nelle attività patrimoniali non figura alcuna cifra relativa a spese di impianto per le opere di lunga lena, iniziate o proseguite nel corso dell'anno, opere che potevano essere attribuite a diversi esercizi, col risultato di migliorare la cifra dell'attivo.

Nella parte passiva non figurano debiti veri e propri, astrazione fatta dei residui del dicembre, ormai tutti chiusi; le appostazioni di questa parte del Bilancio riflettono giri di conti, fondi a disposizione, riserve e anticipazioni fatte dai Soci: quest'ultime per ovvie ragioni di competenza.

Se al complesso di tali passività aggiungiamo il patrimonio sociale e il fondo di riserva aumentato dal residuo attivo dell'esercizio 1936, si raggiunge la cifra di 61.398.878,49, che pareggia la cifra totale dell'attivo.

L'andamento delle rendite è sempre in funzione dell'incremento del numero dei Soci; è questo numero che sta, dunque, alla base di pressochè tutta la nostra attività. Segnaliamo quindi, con vera soddisfazione, l'ininterrotto accrescersi di essi nelle due categorie dei Vitalizi e degli Annuali, i quali ultimi fanno sempre buona accoglienza alla concessione di poter diventare Vitalizi pagando la relativa quota a rate; questa disposizione permette infatti anche ai meno abbienti di far parte a vita della Famiglia del Touring. I maggiori introiti dovuti all'aumento dei Soci hanno contribuito ai soddisfacenti risultati del Bilancio, compensando qualche cespite meno fiorente per il fatto che l'Amministrazione ha dedicato particolarissime cure a rendere più adeguate ai tempi e alle cresciute esigenze dei Soci — senza corrispondenti aggravi a loro carico — tutte le pubblicazioni del Sodalizio, specie le due riviste principali: *Le Vie d'Italia* e *Le Vie del Mondo.*

I Sindaci hanno quotidianamente seguito l'attività del Touring, controllando diligentemente ogni erogazione di fondi.

Proponiamo, quindi, alla Vostra incondizionata approvazione il Bilancio Consuntivo dell'Esercizio 1936 e il relativo Rendiconto delle rendite e delle spese. Sicuri poi di interpretare fedelmente il Vostro pensiero, esprimiamo la più viva soddisfazione al Consiglio, alla Direzione, alla eletta schiera dei Funzionari, che fervorosamente si prodigano per le crescenti fortune del Touring.

L'ordine del giorno per l'Assemblea Straordinaria Vi chiede di consentire ad un aumento della quota di associazione, sia per i Soci Annuali sia per i Vitalizi. La relazione del Consiglio dà esaurienti spiegazioni del provvedimento, che noi Vi preghiamo di rendere esecutivo col Vostro voto. Esso avrà significato di consenso alla vasta e complessa opera che il Consiglio ha compiuto e nella quale si propone di persistere, sulle orme gloriose della tradizione del nostro Istituto.

Milano, 22 Marzo 1937-XV.

I SINDACI: **Dott. Rag. G. B. ROCCA - Rag. C. MAGNOCAVALLO - Rag. A. LONATI**

BILANCIO CONSUNTIVO

Situazione patrimoniale

ATTIVITÀ

Voce	Tasso	Nominali		Importo		Totale	
Valori pubblici e privati:		Nominali					
Rendita	5 %	L. 9 549 000	L.	8 751 658	50		
Buoni Tesoro Novennali	4 e 5 %	» 9 635 000	»	9 172 501	50		
Obbligazioni delle Venezie	3.50 %	» 1 514 000	»	1 124 145	—		
N. 606 Obbl. Debito Redimibile . .	3 %	» 303 000	»	184 830	—		
» 12317 Cart. Fond. Venezie, Sarde, Monte dei Paschi, Cassa Risparmio Bologna, Cassa Risparmio Milano, Ist. Cred. Fond. Roma	4 %	» 6 158 500	»	5 964 631	40		
» 1740 Obbl. Cons. Op. Pubbl. - Roma	4.50 %	» 870 000	»	859 580	77		
» 2314 » » » » »	5 %	» 1 157 000	»	1 132 818	70		
» 1300 » Ist. Cred. Op. Pubbl. Utilità - Roma . . .	6 %	» 650 000	»	619 892	—		
» 381 » Risanamento Napoli .	5 %	» 190 500	»	154 305	—		
» 200 » Ferrovie del Tirreno	5 %	» 100 000	»	91 000	—		
» 574 » Prest. Unif. Napoli .	5 %	» 57 400	»	38 171	—		
Azioni di Società Immobiliari			»	15 332 413	80		
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring:							
N. 11950 (di cui N. 4392 acquistate coi contributi dei Soci del Touring Fondatori della Sede)			»	1 195 000	—		
Diversi			»	5 001	—		
						44 625 948	67
Conti Correnti presso Banche e Cassa					L.	552 631	59
Attività diverse relative alla Sede					»	346 749	02
Guida d'Italia del T. C. I.: Edizione in lingua italiana (19 volumi), esistenza .					»	163 084	—
Guida d'Italia del T. C. I.: Ediz. in francese, inglese, tedesco (10 vol.), esistenza					»	43 335	—
Guida dell'America Latina: Edizione in spagnolo e in italiano, esistenza . . .					»	4 525	—
Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000: Valore dell'esistenza					»	44 129	20
Carta Automobilistica al 200.000: Valore dell'esistenza					»	169 069	—
Attraverso l'Italia: Valore dell'esistenza dei primi 6 volumi					»	114 966	—
Il volto agricolo dell'Italia: Valore dell'esistenza					»	96 185	—
Grande Atlante Internazionale: Valore dell'esistenza					»	211 020	—
Pubblicazioni diverse: Valore delle esistenze					»	283 911	70
Minuterie: Varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc.					»	61 922	85
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti esposta per memoria in					»	1	—
Mobili, macchine e pietre litografiche incise					»	293 938	—
Depositi presso terzi a cauzione					»	6 588	80
Valori di terzi in deposito: per trittici doganali					»	5 312 314	—
diversi					»	379 256	50
Residui attivi di gestione e ratei titoli vari					»	2 007 565	70
Gestioni diverse: Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle attività al 31 Dicembre come da bilancio)			L.	2 886 242	01		
Istituto Sperimentale Stradale - Sede, attrezzi e macchinario			»	625 997	60		
						3 512 239	61
Spese anticipate di competenza dell'Esercizio 1937					L.	3 169 497	85
					L.	61 398 878	49

DELL'ESERCIZIO 1936

al 31 Dicembre 1936

PASSIVITÀ

Voce		Importo		Importo		Totale	
Quote versate dai Soci annuali per il 1937:							
Rinnovazioni Italia N. 97.663 . . a L. 15	L.	1 464 945	—				
» Estero » 1.149 . . » » 25	»	28 725	—				
N. 98.812			—	1 493 670	—		
Nuove iscrizioni { Italia N. 3.749 . . a L. 17	L.	63 733	—				
{ Estero » 116 . . » » 27	»	3 132	—				
N. 3.865				66 865	—	1 560 535	—
Quote anticipate dei Soci quinquennali	L.					80 800	—
Soci Vitalizi a pagamento rateale	»					978 863	95
Impegni varî di bilancio per pubblicazioni diverse, cartelli indicatori, indennità di licenziamento al personale, ecc.	»					1 667 627	13
Anticipazioni di Soci e varie pel 1937 per abbonamenti a « Le Vie d'Italia », a « Le Vie del Mondo », a « L'Albergo in Italia », a « L'Alpe », a « Le Strade », supplementi varî, ecc.	»					2 381 023	95
Fornitori e diversi	»					1 309 677	40
Depositi a cauzione	»					10 000	—
Valori di terzi in deposito: per trittici doganali	»					5 312 314	—
diversi	»					379 256	50
Gestioni diverse:							
Villaggio Alpino del Touring (contropartita)	L.			2 886 242	01		
Istituto Sperimentale Stradale - idem	»			625 997	60	3 512 239	61
Fondo fluttuazione Valori	L.					696 797	47
						17 889 135	01
Patrimonio sociale:							
a) N. 237.974 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1935	L.			37 097 825	—		
N. 7.760 » » iscritti nell'anno:							
Italia N. 7.638	»			1 618 450	—		
Estero » 122	»			44 400	—		
N. 245.734 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1936	L.			38 760 675	—		
Supplementi di L. 50 pagati { al 31-12-35 N. 14.611 . .	L.	730 575	—				
{ nell'anno » 18 . .	L.	900	—	731 475	—		
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi	L.			39 492 150	—		
b) Soci del T. C. I. Fondatori della Sede:							
Contributi al 31 Dicembre 1935 . . N. 4.367 quote							
Nuove quote sottoscritte nel 1936 . . » 25 »							
Totale N. 4.392 quote	L.			439 200	—		
c) Fondo di riserva al 31 Dicembre 1935 .	L.	3 454 368	65				
Sopravvenienze attive dell'Esercizio . .	»	2 728	77				
	»	3 457 097	42				
Quota che si passa al Fondo di Riserva	L.	121 296	06	3 578 393	48	43 509 743	48
	L.					61 398 878	49

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1936

RENDITE

Soci annuali 1936 - Annualità riscosse durante l'anno

Rinnovazioni e quote Soci quinquennali — Italia	N. 176.049 . . . . . a L. 15 L.	2 640 735	—		
Estero	» 2.125 . . . . . . a » 25 »	53 125	—		
	N. 178.174			2 693 860	—
Nuove iscrizioni — Italia	N. 35.009 . . . . . . a L. 17 L.	595 153	—		
Estero	» 631 . . . . . . a » 27 »	17 037	—		
	N. 35.640			612 190	—
			L.	3 306 050	—

Statistica dei Soci:

Annuali	N.	213.814
Vitalizi	»	245.734
Vitalizi a rate . . .	»	11.413
	Totale N.	470.961

Introiti per minuterie, pubblicazioni e vari . . . . »			78 706	45
Interessi — sui Valori pubblici e privati . . . . L.	1 669 940	95		
sulle somme depositate presso le Banche . . . . . »	23 107	10	1 693 048	05
Contributi dei Soci per abbonamenti e per supplementi diversi . . . . L.			3 362 295	—
Introiti diversi . . . . »			12 121	89
L.			8 452 221	39

SPESE

Pubblicazioni - Riviste Mensili « Le Vie d'Italia », « Le Vie d'Italia e del Mondo », « L'Albergo in Italia », « Le Strade », « L'Alpe »; Attraverso l'Italia - Vol. « Campania »; Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura - Parte III - Stazioni Idrominerali; Carta dell'Africa Orientale Italiana al 3.500.000; Bollettino d'informazioni; Varie	L.	5 794 650	50
Sezioni - Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Miglioramento Alberghi, Uffici Succursali, Convegni, Congressi e spese per organizzazione gite, ecc.	»	377 824	95
Spese generali e Servizi speciali pei Soci - Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, corrispondenza, spedizione di pubblicazioni, magazzino, schedario, posta, telegrafo, telefoni, cancelleria, stampati, ecc.	»	1 376 861	28
Propaganda - Esposizioni, manifestazioni, propaganda forestale, propaganda Soci vitalizi, distintivi, medaglie, diplomi e premi di benemerenza, ecc. . . .	»	472 692	95
Miglioramento Strade - Quota del Touring per le spese di funzionamento dell'Istituto Sperimentale Stradale e spese di propaganda	»	144 878	75
Varie	»	164 016	90
Quota che si passa al Fondo di riserva	»	121 296	06
	L.	8 452 221	39

IL PRESIDENTE
Sen. CARLO BONARDI

IL CONSIGLIERE DELEG. ALLA CONTABILITA'
Rag. PIERO MORO

I SINDACI
Rag. ANGELO LONATI — Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO — Dr. Rag. G. B. ROCCA

RILIEVO TRAIANEO, ORA INCASTRATO NELL'ARCO DI COSTANTINO IN ROMA: TRAIANO IRROMPE NELLA MISCHIA; DIETRO DI LUI E' UN SIGNIFERO. *(Fot. Alinari)*

NEL PRIMO ANNUALE DELL'IMPERO

GUERRESCHE INSEGNE ROMANE

Celebrandosi il 9 maggio il primo annuale della proclamazione dell'Impero, nell'ora in cui i nuovi legionari levano « le insegne, il ferro e i cuori a salutare, dopo quindici secoli, la riapparizione dell'Impero sui colli fatali di Roma », questo articolo di Pericle Ducati — l'insigne archeologo dell'Ateneo bolognese — rievocando l'origine e la storia degli emblemi di Roma guerriera, vuol esaltare quella volontà eroica della stirpe che nel segno dell'aquila e della Croce conquistò la Vittoria, oggi valorizzata con l'aratro e la Legge.

Signa legionum fulgentia.
CESARE

Risaliamo ai tempi mitici di Roma. Nel nucleo primigenio dell'Urbe, sul Palatino, Romolo fondatore vuole dare organicità, per la difesa e per la offesa, alle forze del suo raccogliticcio popolo: ecco che egli divide i suoi uomini in gruppi di cento individui ciascuno, ad ogni singolo gruppo dà una insegna, una rustica insegna allusiva alle origini agresti e pastorali del popolo nuovo, cioè una pertica sormontata da una manata o di sterpi o di erba o di granaglie; e si formano in tal modo i manipoli. Questo ci riferisce Ovidio nell'armonioso canto dei suoi *Fasti* (III, 115 e segg.). Ma poi la estrema semplicità dell'insegna si affina; alla manata, per lo più di fieno, si sostituisce la mano, la mano dispiegata come in un saluto, come in un atto di rispetto, di devozione in cima all'asta. Altra insegna: quando i Romani si raccoglievano in armi al Campo Marzio, sull'arce capitolina si agitava al vento un drappo vermiglio: è la origine del vessillo, cioè di una pezza rettangolare attaccata in alto ad una pertica su di una traversa. Ma in caso di tumulto due erano i drappi che venivano issati, uno vermiglio e l'altro azzurro, per aggruppare rispettivamente i fanti ed i cavalieri.

Le insegne si moltiplicarono. Sull'asta, non più sulla pertica, sulla *curis* — parola sabina, simbolo ed incarnazione del dio Quirino, di origine sabina — ecco le varie insegne: il cavallo, il cignale, il lupo e l'aquila; ecco anche un mostro di lontana derivazione cretese o mediterranea, cioè il Minotauro. Insegne che si riconnettono forse con

LASTRA FITTILE DIPINTA - ORA AL MUSEO BRITANNICO - CON LA RAPPRESENTAZIONE DI UN SIGNIFERO ETRUSCO TRA UN UOMO ED UNA DONNA (META' DEL SEC. VI A. CR.).

le vetuste primitive credenze *totemistiche?* Con quelle credenze per cui una tribù assumeva come suo protettore o un animale o una belva o un mostro, che poi, nel corso del tempo, diventavano gli attributi di altrettante divinità a forma umana?

Un passo di uno storico vissuto sotto Traiano ed Adriano, P. Annio Floro, afferma in chiaro modo che dagli Etruschi desunsero i Romani, oltre a tanti simboli, quelli militari, cioè « tutte le decorazioni e le insegne da cui risplende la dignità del comando ». Insegne ci appaiono su monumenti dell'arcaismo etrusco; per esempio, una lastra fittile dipinta da Cerveteri del Museo Britannico, ci esibisce un'insegna a forma di quadrupede impugnata da un individuo. E' ormai pacifico d'altra parte che gli ultimi tre re, nel tradizionale racconto del periodo monarchico in Roma, sono la testimonianza, più o meno occultata dagli stessi Romani, di un tempo in cui Roma fu città avvinta ai destini etruschi e retta da etruschi dinasti. Può invero il *totemismo* avere avuto la sua parte nella scelta di questi segni di protezione e di ordinamento guerresco di Roma antica, ed al *totemismo* si pensa considerando il lupo. Fu esso l'animale sacro al dio della guerra ed aveva gran parte nelle credenze delle schiatte sabine, le quali appartenevano all'antichissimo ceppo mediterraneo e, amalgamate insieme con le schiatte latine indo-europee, costituirono il popolo di Roma.

Ma l'influsso etrusco appare evidente nella scelta del Minotauro, mostro che appartiene a quella serie di demoni propri della superstizione dei Cretesi, di quel mondo egeo a cui per alcuni tramiti si riallacciano gli Etruschi. E tale influsso non si può negare all'aquila, attributo costante, come in Grecia di Zeus sommo padre dell'Olimpo, così in Roma di Giove Ottimo Massimo Capitolino; di quel Giove in cui erano venuti a fondersi i caratteri dello *Juppiter* laziale folgorante dalla sommità dell'odierno monte Cave, e del *Tinia* etrusco.

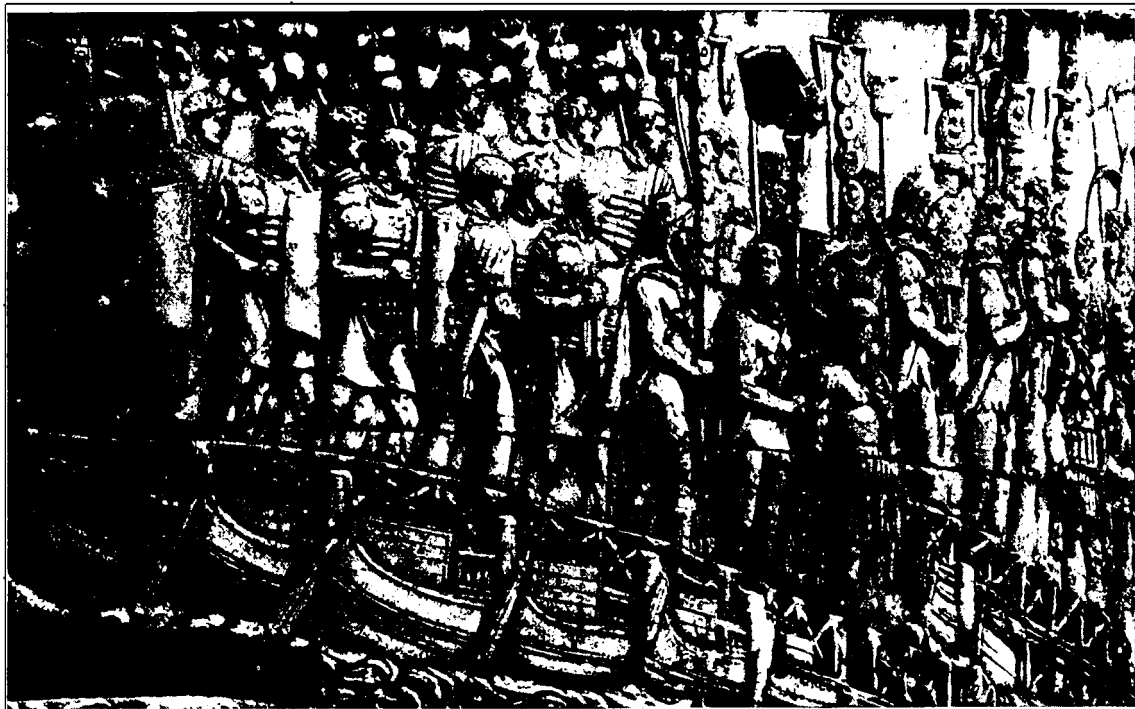
Ma poi, ed è naturale, prevalse assoluta l'aquila, l'aquila abituata ai superbi voli, l'aquila dominatrice dell'azzurro cielo, rapidissima nel volo e audace ed invitta per il rostro e per gli artigli. L'aquila è attributo di vittoria, anzi si può dire che corrisponda appieno alla Vittoria dall'ampio, sicuro remeggio delle ali. L'aquila è simbolo d'imperio.

Posciachè Costantin l'Aquila volse
contra 'l corso del ciel, ch'ella seguio
dietro all'antico che Lavina tolse,

Cento e cent'anni e più l'uccel di
. . . . [*Dio*

Dante cristiano riprende questo simbolo e di esso adorna il cielo di Giove e lo ingemma degli spiriti dei giusti e dei pii, cioè dei forti nella coscienza e nello spirito.

L'aquila prevalse. Fu Caio Mario che nella riforma dell'esercito romano, attuata quando fu console per la seconda volta (104 a. C.), dichiarò unico simbolo della legione l'aquila; l'insegna fu affidata alla prima coorte, alla *cohors miliaria* o *aquilifera,* e con l'asta sormontata dall'aquila di argento ad ali spiegate ed afferrante negli artigli l'aureo fulmine, fu impugnata dall'*aquilifer.* Quando la legione aveva ricevuto come ricompensa una corona, fusa, forse, pur essa nell'argento, questa veniva collocata negli artigli o sulle ali dell'aquila; quando la legione veniva onorata delle cosiddette *phalerae,* decorazioni militari che si elargivano per segnalate azioni di valore e che consistevano in dischi di metallo prezioso corredati di questi emblemi, allora le *phalerae* erano fissate l'una sopra l'altra lungo l'asta.

Ma l'aquila non rimase isolata. Veniamo al più sublime eroe che vanti la romanità, a Giulio Cesare. Ecco che con questo Duce dell'antica Roma l'elefante è dato quale insegna alla legione V, *Alauda,* sia perchè essa aveva

PARTICOLARE DELLA COLONNA TRAIANA: I LEGIONARI, SORREGGENDO CIASCUNO IL PROPRIO BAGAGLIO PERSONALE, PASSANO IL DANUBIO SU DI UN PONTE DI BARCHE PRECEDUTI DALLE INSEGNE. *(Fot. Alinari)*

coraggiosamente fermato a Tapso la carica degli elefanti nemici, sia perchè in punico la parola *Caesar* significava elefante. Ecco che cinque legioni dell'esercito cesareo assumono come insegna il toro, l'animale riferibile al mese a cui presiede Venere, genitrice della gente Giulia.

Augusto seguì il suo padre adottivo, ed il Capricorno, sotto la cui costellazione egli era nato, fu il simbolo di sei legioni da lui create o riorganizzate; l'esempio di Augusto fu imitato da Tiberio. Era questi nato sotto la costellazione dello scorpione, e lo scorpione divenne la insegna delle coorti pretoriane. Poi abbiamo Domiziano, che per il culto suo speciale a Minerva, dette ad una legione da lui creata, la *Minervia*, la insegna dell'ariete, costellazione di quel mese a cui presiede la dea della saggezza. Ma ci furono altre insegne legionarie che non ebbero connessione con i segni zodiacali: il leone, simbolo di coraggio bellico; la cicogna, d'incerto significato; il cignale, che ritornò in onore presso le legioni delle rive del Danubio e del Reno, accanto alle selve, ove tale belva era frequente; la galera o Nettuno, presso legioni di guarnigione in luoghi marittimi. E, durante l'Impero, le insegne furono sovraccariche di ornamenti: erano i *dona militaria,* che si affastellavano lungo l'asta, cioè le *phalerae*, le *coronae*, i *torques*.

Rimanevano pur sempre, oltre le insegne suddette, la mano ed il vessillo che o era isolato sulla sommità dell'asta o era collocato al di sotto dell'aquila o della mano o della corona. Talora il vessillo è accoppiato non solo con la mano o con la corona, ma con lo scudo, con la pelta — scudo semilunato —, col globo, richiamante l'orbe romano.

Si moltiplicarono le insegne durante l'Impero, specialmente a partire da Traiano, il soldatesco imperatore, che tuttavia anche nelle opere di pace raggiunse splendore di gloria, e l'insegna si ornò talora della immagine dell'imperatore in un grande medaglione collocato in cima all'asta e sormontato qualche volta dalla corona, e tale insegna fu affidata all'*imaginifer*. Non manca nell'insegna o un recinto di mura turrite o una porta fortificata, non manca anche quel ciuffo di frange simile ad una chioma, che ha fatto venire alla mente l'uso dei barbari di tagliare le teste dei loro nemici o di scotennarli.

La conquista dacica e le guerre contro i Parti furono causa della introduzione nelle legioni di una insegna barbarica, cioè della insegna del dragone; ciò sarebbe avvenuto nel 175 sotto Marco Aurelio con un corpo ausiliare di Sarmati. Era un pezzo di stoffa a forma di dragone, che durante la marcia si gonfiava, si piegava e si spiegava al vento, sì da dare la illusione di un vero mostro agitato ed irruente. Con Giuliano l'Apostata (361-363) il dragone di-

ventò la insegna militare più importante delle soldatesche imperiali e draconario fu chiamato il porta-insegna; il draconario col suo purpureo mostro accompagnava costantemente l'imperatore, sia nelle cerimonie, sia in guerra. All'aquila, sovrana dell'etereo spazio, sotto il comando del restauratore del paganesimo, si sostituiva il subdolo mostro serpeggiante nel terreno.

Ma dopo Giuliano riprendeva vigore un'altra insegna: il labaro. Fu una sera dell'ottobre del 312, quando Costantino marciava contro Massenzio alla volta di Roma, che egli vide ad occidente una croce luminosa recante questa iscrizione: «con questo segno vincerai». E nella notte a Costantino apparve in sogno il Redentore, che impugnava la novella insegna miracolosa e che gli assicurò la vittoria. E vincitore al Ponte Milvio il 28 ottobre, Costantino adottò l'insegna da lui vista in sogno; essa fu il labaro. Ecco la descrizione che ne fa Eusebio nella vita del primo imperatore cristiano (I, 28 e seg.): «l'asta dorata aveva una sbarra traversale in forma di croce; in alto, sulla punta era fissata un'aurea corona tutta ingemmata e contenente il simbolo del richiamo alla Salvezza, cioè due lettere del nome di Cristo, il P incrociato con la X. Alla traversa era appeso un drappo; era esso purpureo, con la inserzione di pietre preziose, varie e magnifiche; questo drappo era quadrato, retto dall'asta che era assai più lunga nella parte inferiore; al di sotto del simbolo della croce, nella parte superiore della stoffa che ho descritto, vi era l'aureo busto dell'imperatore caro a Dio e vi erano le immagini dei figli suoi». Nel 317, in occasione della nomina a Cesare del proprio figlio omonimo, l'imperatore Costantino fece ricamare nella stoffa del vessillo il monogramma di Cristo e dal 325 in poi lo stendardo così costituito diventò la insegna ufficiale dell'impero, il labaro.

PARTICOLARE DEL RILIEVO DELLA CORAZZA DELLA STATUA MARMOREA DI AUGUSTO (MUSEI VATICANI): LA RICONSEGNA DI UN'AQUILA LEGIONARIA PERDUTA NELLA BATTAGLIA DI CARRE.

Adunque dalla primitiva, mitica insegna della manata di fieno si perviene al labaro; il ciclo delle insegne militari romane è compiuto. La loro importanza risulta dalla serie non breve di termini tecnici guerreschi, ove costantemente di esse insegne si fa menzione: *ad signa vocare* (chiamare alle armi), *signa conferre* (mettersi in ordine di battaglia), *signa movere* (levare il campo), *signa inferre* (venire alle mani), *signa retro recipere* (ritirarsi), *signa obicere* (operare un contrattacco), *signa servare* (conservare la posizione conquistata), e così via.

Ma tale importanza scaturisce da un altro fatto: le insegne erano i numi tutelari delle legioni. Così fu di cattivo augurio quando nel passaggio dell'Eufrate prima del disastro di Carre (53 a. C.) uno dei vessilli di M. Licinio Crasso recante il nome del generale fu strappato da

PARTICOLARE DEI RILIEVI DELLA COLONNA TRAIANA: L'IMPERATORE TRAIANO PRESIEDE UN CONSIGLIO DI GUERRA; DINANZI A LUI STANNO QUATTRO SIGNIFERI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

un turbinoso colpo di vento; così le tre legioni di Varo (XVII, XVIII, XIX) furono soppresse perchè nella disfatta della selva Teutoburgica (settembre o ottobre del 9 d. C.) perdettero quelle aquile, che solo Germanico potè poi rintracciare e far restituire. Così a Tapso (46 a. C.) Cesare portò alla riscossa il suo esercito trascinando seco nella mischia un signifero; così bastò che non fossero preparate a tempo le insegne perchè le legioni, che già erano pronte a raggiungere il luogotenente Scriboniano ribellatosi a Claudio, stessero ferme (42 d. C.).

Perciò chi avverte e coltiva nel suo animo lo spirituale retaggio della romanità e la romanità ricollega con l'Impero risorto dopo un lungo ciclo di eventi e gloriosi e funesti per la nostra stirpe, dopo grigiore plumbeo, devastatrici bufere, sprazzi frequenti di luce solare, non può rimanere freddo, insensibile alla visione di venerandi monumenti di Roma imperiale, ove si innalzano le insegne delle legioni invitte. Specialmente ci attraggono a tal uopo le documentazioni di Augusto e di Traiano, di quei due imperatori che, alla distanza di un secolo l'uno dall'altro, portarono all'apogeo la potenza di Roma.

Il Parto inerme restituisce l'aquila legionaria perduta nell'infausta giornata di Carre al giovane ufficiale romano, nel rilievo della corazza dell' Augusto marmoreo nel Vaticano: è come il riconoscimento della grandezza di Roma per parte dei confinanti popoli barbarici, su cui si irraggia il fulgore della *pax augusta*.

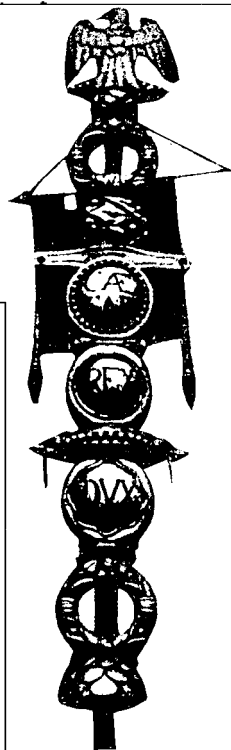
La calca dei legionari, che all' inizio del rilievo della colonna Traiana passano, sorreggendo ciascuno il proprio bagaglio personale, su di un ponte di barche, il regale Danubio, preceduti dai signife-

RILIEVO DEL MUSEO DEL PALAZZO DEI CONSERVATORI: MARCO AURELIO A CAVALLO RICEVE LA SOTTOMISSIONE DEI BARBARI; NELLO SFONDO SI INNALZANO DUE VESSILLI.

ri poderosi, solenni, severi e dall'Imperatore, per addentrarsi in selvaggio, inospite paese e per recarvi quella luce di civiltà che tuttora colà è viva, suscita come un fremito nel nostro cuore.

Si avverte il tramite lungo, ininterrotto che unisce a noi Roma imperiale. Le salde insegne romane ci parlano della ormai più che bimillenaria missione di Roma, missione che oggi ha ripreso il suo cammino. Invero le stesse insegne dell'antica Roma, l'aquila ed il labaro, cioè la croce, sono pur ora entrate a guida, a tutela di novelli legionari in un immenso territorio, inospite e selvaggio, in cui la voce di Roma, solo qua e là, ma come lieve, indistinto murmure, aveva risuonato in tempi ormai lontani. Nel nuovo Impero d'Italia pare che si muovano oggi, come in giorni remoti sotto Augusto, sotto Traiano, col loro passo cadenzato, sicuro, con lo sguardo fiero e col braccio pronto, ieri alle opere di guerra, oggi alle opere di pace, i nuovi legionari.

Sono ritornate e si innalzano al cielo le antiche insegne: l'aquila e la croce.

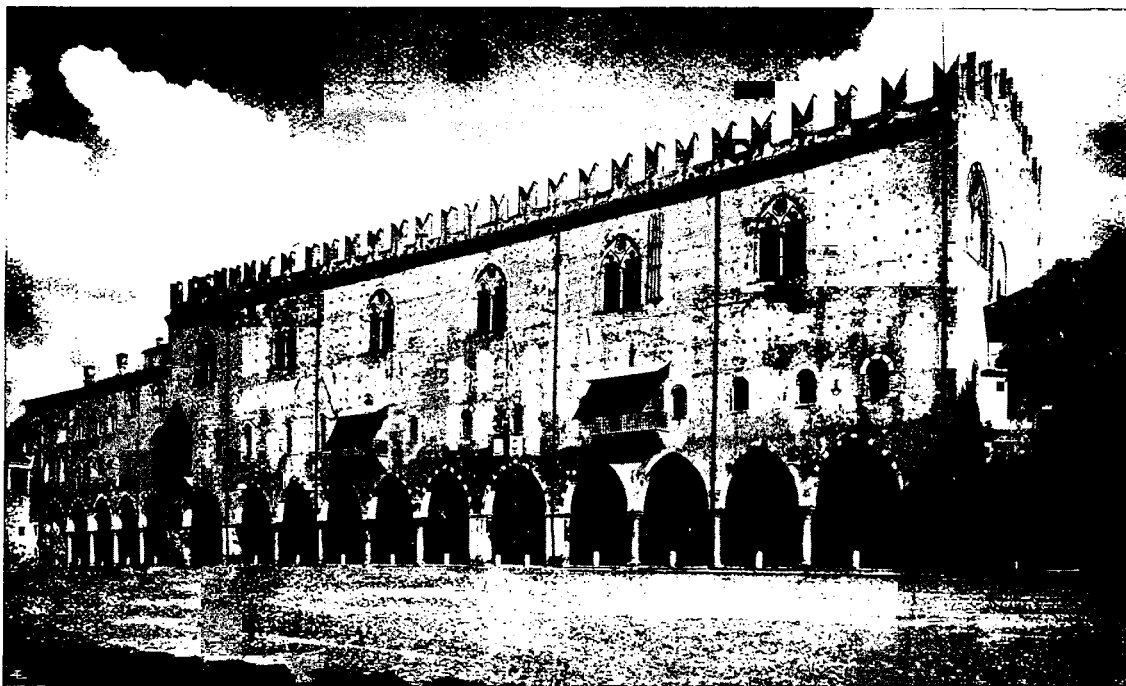
PERICLE DUCATI

MANTOVA E LA MOSTRA GONZAGHIANA

In occasione della mostra dei ritratti gonzaghiani che al dieci di questo maggio aprirà i suoi battenti al pubblico nelle sale del Palazzo Ducale di Mantova ho voluto rivisitare la città virgiliana che già altre volte mi aveva sedotto con l'incanto della sua fiera e malinconica grazia.

Mantova è pur sempre città che si va a visitare con animo di pellegrini, con sentimento e nostalgia di bellezza, ma anche per ritrovare attraverso le vestigia del suo fasto antico non so che accento di tipica e inconfondibile italianità.

Anche questa Mostra gonzaghesca, la quale fu resa possibile dalla generosità di numerosi contributi che vanno da quelli della Presidenza del Consiglio a quello del Ministero per la Stampa e Propaganda, riuscirà certo cosa genialissima.

E' noto che le centinaia di stanze di cui si compone il Palazzo Ducale da qualche anno tolte all'abbandono incredibile in cui giacevano da secoli sono state tutte decorosamente restaurate, grazie alla munificenza di privati, di banche e soprattutto alle abbondanti donazioni del signor Samuel K. Kress di New York, che a più riprese consacrò quasi un milione ai restauri principali. Orbene lungo le pareti di alcune fra le sue più belle sale si ammirerà fra breve più di un centinaio di ritratti di quei nobili personaggi, maschili e femminili, che durante quattro secoli costituirono una delle dinastie famigliari più potenti d'Italia. L'interesse per questa Mostra si propagherà certo anche all'Estero, poichè molte fra le tele più insigni vengono appunto di là. In conclusione essa conterrà non meno di duecento dipinti, tra cui due Mantegna, un Raffaello, un Tiziano e un Rubens. Vi figureranno inoltre centocinquanta medaglie (tre del Pisanello), venticinque statue e busti e circa duecento stampe. Oltre all'iconografia la Mostra conterrà una sezione riservata agli oggetti d'arte appartenenti ai Gonzaga e ricordiamo fra gli altri un servizio pregevolissimo di piatti espressamente fabbricato per Isabella d'Este nelle industrie di Castel Durante su disegni del Pellipario (fornito dai Rothschild di Parigi e in parte dal Museo del Louvre, e di Bologna), un manto dell'ordine del Redentore (fondato dal Duca Vincenzo) e una preziosissima armatura di Federico II.

Io che venni a visitare questa Reggia una dozzina d'anni fa confesso d'esser rimasto meravigliato al trovarla oggi così splendidamente rimessa a nuovo. Senza far tante chiacchiere, con quella lor fervida devozione per la bellezza e le tradizioni della loro terra i mantovani hanno sa-

IL PALAZZO DUCALE, NELLE CUI STANZE E' STATA ORDINATA LA MOSTRA GONZAGHIANA. *(Fot. R. Soprintendenza)*

puto compiere questa lunga, difficile e delicata opera di rinnovamento. A quel tempo, ricordo, quando i muri e i soffitti di queste sale immense erano ancor pressochè tutti scrostati e crollanti e perfino i gabinetti di Isabella in uno stato deplorevole io davo ragione a Aldous Huxley, il romanziere inglese, che affermava di sentir passare sul vuoto accorante di tutte queste sale *le creux néant musicien* di Mallarmé. E forse non avevo torto io scrivendo che « quei palazzi mi sembravano il simbolo di ogni dileguare, di ogni trapassare: anche dell'amore ».

Oggi, come per magia, qui tutto è rinato. Rifatti i pavimenti, nettati e armonizzati soffitti e pareti, restaurati gli affreschi, ripristinati i giardini, ricollocati i bellissimi arazzi raffaelleschi nella loro sede opportuna, diffusi in ogni stanza busti parati e oggetti di pregio per ravvivarne la solitudine: ricostruiti i gabinetti della Paleologa e ritoccato con prudenza illuminata quelli di Isabella: oggi la Reggia, splendente a nuova vita, è degna di accogliere una nuova grande famiglia: la famiglia dei devoti e dei turisti che verranno a farle omaggio da ogni parte del mondo. Una cosa sola ci pare un po' fuori di tono, e cioè che i mirabili affreschi della Sala degli Sposi, del Mantegna, continuino irreparabilmente a deperire. D'altra parte metter mano a restauri non si osa pel timore di sciupare quel meraviglioso colore, e rassegnarsi a vederli finire non si vorrebbe. Dunque, che fare?

Andrea Mantegna e Giulio Romano, ecco i due geni che lasciarono a Mantova i segni della loro operosità più potente e squisita. Se di Andrea Mantegna fossero qui rimaste tutte le tele che l'avidità straniera e il bisogno nazionale hanno strappato da queste pareti per arricchire musei o raccolte private all'Estero (il glorioso « Trionfo di Cesare » è ad Hampton Court, « la Madonna della Vittoria » e « Il Parnaso » a Parigi, il « Transito della Vergine » a Madrid) meglio sapremmo che grande artista egli sia stato. Del suo enorme lavoro qui non son rimasti che i freschi della « Camera Picta » e anche quelli destinati ad andarsene. Consoliamoci in qualche modo recandoci a visitare la sua tomba in Sant'Andrea, vigilata dalla sua maschera crucciosa, che par lì a rimproverarci di tanto scempio. Ma l'altro! Come un demone della fantasia e dell'arte per anni ed anni Giulio Romano non fece che inalzare costruzioni di delizia pei Gonzaga e affrescarle con la prontezza indicibile del suo pennello. Venuto a Mantova chiamatovi da Isabella, parecchi anni vi rimane, vi si fabbrica una casa e vi è festeggiato ed amato. Fu quel che si dice un uomo fortunato. I grandi, tumultuosi affreschi della Sala di Psiche al Palazzo del Te rimangono ancora quanto di più festosamente sensuale e decorativo la pittura italiana del Cinquecento abbia saputo esprimere dal suo grembo prolifico.

Sui volti di questi Gonzaga un fisionomista potrebbe sbizzarrirsi a ricercare i ca-

ratteri, le tare, le divergenze e le somiglianze di tutta una discendenza di prìncipi. Dal ceffo orrendo di Francesco, indubbiamente il più brutto di tutti, un vero ceffo da *bulldog* (per ironia della sorte Francesco era andato sposo alla più elegante, graziosa e intelligente dama di tutto il Rinascimento, Isabella d'Este) al viso arguto e affilato di Ludovico II, da quello bonario e grassoccio del Cardinal Francesco al testone barbuto di Guglielmo, alla maschera sorniona del dissoluto Federico, tutta una collezione di figure solenni ed enigmatiche sta davanti a noi, tutto un panorama di tipi vigorosamente espressi dalla natura in uno dei suoi momenti di più impetuosa creaziòne. In essi noi sentiamo circolare la medesima linfa rapinosa, li imaginiamo agitati dai medesimi istinti di guerra, di predominio, di sfarzo, di misticismo, di sensualità. Le donne, venute da altri ceppi, spesso stranieri, portano in questa parata di volti una loro nota originale; e soprattutto quella celebre e deliziosa Isabella, colei che fece di Mantova l'Atene d'Italia chiamandovi a lavorare i più grandi artisti dell'epoca ed ebbe alta sagacia politica, e fu buona e magnificente, devota e raffinata, Isabella la cui virtù splende su mezzo secolo di vita italiana come la luce di un mattino che pareva non dovesse avere mai fine. Di lei figureranno qui i ritratti che le fecero il Tiziano, il Parmigianino, Leonardo da Vinci, Rubens e Pordenone. E io penso che il suo sarà il viso più ammirato e discusso di tutta la raccolta: un viso tondo di buona balia lombarda, con un paio d'occhi da furetto, scrutatori ma buoni, come nel ritratto del Tiziano. Non troppo bella, forse, ma piena di

MANTEGNA - IL RITORNO DALLA CACCIA. *(Fot. Alinari)*

PALAZZO DUCALE: LA LOGGIA DEI FRUTTI. (*Arch. Fot. T. C. I.*)

una così alta e stupenda signorilità e armonia di sentire: dono maggiore forse della bellezza stessa.

Questa aristocrazia trapela ancor oggi da quel poco ch'è rimasto superstite dell'intimità di questa donna meravigliosa, massime nell'appartamento della *Grotta* dov'ella si ridusse gli ultimi anni, dedicandosi a letture, a raccolte d'opere d'arte o a conversari con poeti ed artisti. Forse non mai essere umano riuscì a radunare in più piccolo spazio un senso più squisito della bellezza ornamentale, un'intensità di grazia più profonda. Guardo questa piccola porta di marmo per cui ella entrava nel suo ornatissimo salottino. Un capolavoro soltanto quella. Gli stipiti adorni dei più preziosi marmi, a tondi e a riquadri, il soffitto è tutto un paradiso di motivi ornamentali, incredibilmente delicati ed armoniosi. Mi par di comprendere allora come l'arte dell'ornamento avendo qui raggiunta la sua vetta suprema, la sua più alta espressione di perfetta bellezza, dovesse poi a poco a poco decadere. Il cervello umano aveva dato fuori in quel piccolo punto della terra il suo fiore più squisito e irraggiungibile.

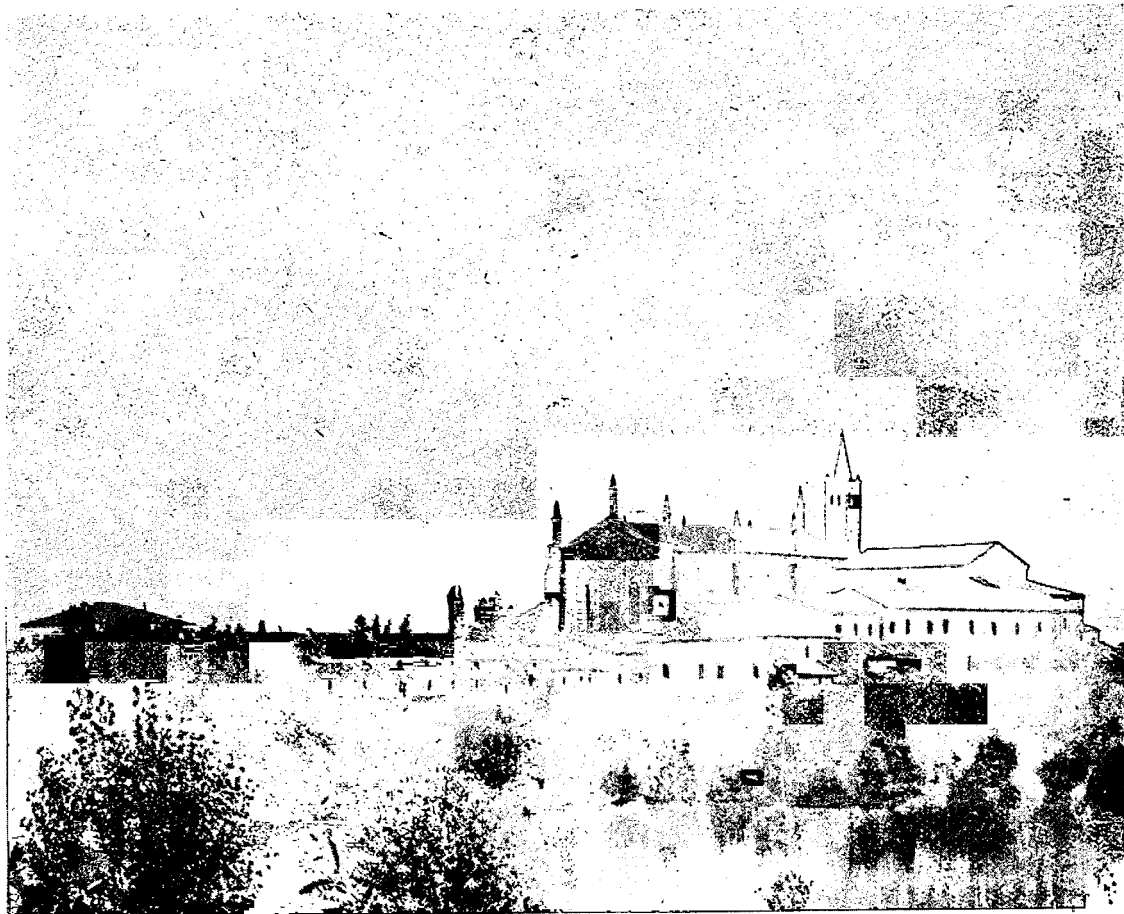
Come mai, mi chiedo, non un'ombra, una vestigia di quella sfolgorante vita è oggi rimasta nelle cose e negli aspetti che mi circondano? Involontariamente, aggirandomi per questa città su cui il soffio della primavera reca un nostalgico profumo d'erbe, di fiori e d'acque, io vo ricercando pei suoi vicoli deserti o nella facciata di qualche bel palazzo antico il senso dei vecchi dominatori. Questo popolino che mi passeggia a lato per via, ha tutta l'aria di averli dimenticati: è arguto e tranquillo, vestito alla buona, gli uomini con cappellacci e fazzoletti al collo: le ragazze sfoggiate e fiorenti, di un pallore da cardenia. Lì in piazza non sento parlare che di manzi e di grani mentre un buon odor di agnolini al sugo esce dalle osterie che rasento nel mio cammino.

In realtà Mantova, nonostante l'antico sfarzo, è città agricola. Celebri sono i suoi mercati e appena fuor della città ecco le sue belle distese campagnole che vi danno il segreto della sua vera ricchezza: vasti campi di grano, robusti coltivi, vigneti in fiore. Ogni palmo di terra è lavorato con arte che direi antica, virgiliana. Le

belle gore lungo il mio cammino spesso son fiancheggiate o da gabbe mostruose o da allevamenti di pioppi canadesi. Osservo poi che qui i campi hanno soventi una loro forma curiosa, sollevati al centro e ricadenti ai lati, per modo che attraversandoli in auto avete come l'impressione di vedervi venir incontro un gran mare terrestre. Direi che si rincorrono a ondate tumultuose e colossali. Non ho potuto sapere la ragione di questa loro forma. Case e paesi sembrano scomparire in mezzo a quei cavalloni di verde.

Ma anche di qui emerge di tanto in tanto una torre, una mezza rovina. E son rovine gonzaghiane anche queste. Poichè i Gonzaga ebbero un po' tutti quel che si dice il mal della pietra. Non contenti di godersi la stupenda residenza estiva del Palazzo del Te, altre ville disseminarono all'infinito, un po' per tutte le adiacenti campagne: fabbricarono a Bozzolo, a Gazzuolo, a Borgoforte, a Fondi,

FRANCESCO GONZAGA. *(Fot. R. Soprintendenza)*

RUBENS - I DUCHI GUGLIELMO E VINCENZO IN ORAZIONE CON LE DUCHESSE. *(Fot. A. Premi)*

IL SANTUARIO DI SANTA MARIA DELLE GRAZIE. *(Fot. A. Premi)*

MANTEGNA - LODOVICO II. *(Fot. Anderson)*

a Marmirolo, a Traietti. Ma tutte queste costruzioni andarono inesorabilmente distrutte, salvo la piccola Reggia di Sabbioneta.

Poichè è veramente meraviglioso come tanto splendore d'uomini e di opere sia stato seguito da un oscuramento così assoluto. Dispersa, venduta all'estero, dagli ultimi Gonzaga, jugulati dai debiti, la bellissima quadreria di Isabella, depredate e spogliate le sale della Reggia e del Te durante il sacco del 1630, quasi non bastasse, tutto un secolo di dominio austriaco abbattendosi sulla città compì l'opera vandalica, facendo dappertutto il vuoto e la desolazione. La storia dei Gonzaga e di questi palazzi sembrano esempi viventi della vanità d'ogni grandezza sulla terra. Perfino le ceneri di Isabella, tratte dai Francesi nel 1797 dalla loro tomba di San Francesco, vennero disperse ai quattro venti.

Anche quest'anno ho voluto tornare a Sabbioneta, la reggia di Vespasiano Gonzaga, l'unica che, di tante, sia rimasta in queste campagne. E' a una ventina di chilometri a sud ovest di Mantova, verso il Po.

La cittadina è sempre lì che si sgretola dolcemente al sole, coi suoi grandi porticati scrostati e trasudanti l'umido dell'inverno, col suo piccolo e grazioso palazzo ducale in fondo alla piazzetta ben lastricata, testimoni

LORENZO COSTA - LA CORTE D'ISABELLA D'ESTE. *(Museo Naz. del Louvre)*

dell'antico fasto gonzaghiano, e da cui si diramano viuzze dritte, erbite e silenziose.

Sul piazzale entrando in paese oggi c'è la visita dei tori. La Commissione dei veterinari siede in permanenza in mezzo a un gruppo di contadini e si fa sfilar davanti a uno a uno, tenuti per la cavezza, tutti i torelli del vicinato, e giudica e manda sulla loro efficienza. Bel quadro di vita agreste che si svolge al sole, tra visi rossi, bicchieri di vino, e frescura d'erbe. Scommetto sarebbe piaciuto anche a Virgilio che di queste cose s'intendeva.

Sulla sponda occidentale del Lago Superiore, a un dieci chilometri da Mantova, là dove, come cantò Virgilio, *tenere pratescit arundine ripas*, sorge il Santuario di Santa Maria delle Grazie, eretto da Francesco Gonzaga nel 1399, ad esaudimento di un voto fatto durante la peste. E' quanto di più originale e stravagante si possa immaginare in fatto di santuari.

Attraversato il piccolo porticato davanti alla chiesa, vi accoglie un'ampia e unica navata le cui pareti laterali sono letteralmente sovraccariche della più impressionante e scenografica parata di figure di legno e cera, a grandezza naturale. Situata ciascuna entro una

MANTEGNA - IL CARDINALE FRANCESCO. *(Anderson)*

MANTEGNA - FEDERIGO, FIGLIO DI LODOVICO II, RITORNA DALL'ESILIO. *(Fot. Alinari)*

nicchia stanno tutte messe in fila, su diversi ranghi che salgono su su fino al soffitto come i palchi di un imponente loggiato pensile.

Codesti personaggi, quarantaquattro in tutto, son vestiti in costume del Cinquecento, plasmati e coloriti da un'abile mano e con un realismo a dir il vero parecchio teatrale. Ci sono dei guerrieri in corazza, dei popolani in camicia e braghe corte, delle dame sontuosamente abbigliate con sottanone cariche di gemme, dei frati macilenti, dei miserabili accattoni e dei gentiluomini con zimarre ricamate e scarpini con la fibbia. Tutta l'umanità che nel Cinquecento doveva abitar palazzi o correr le strade sembra, si direbbe, abbia mandato lì il suo rappresentante più tipico a figurare sull'impalcature di quella tetra scena verticale e volante. Un visibilio di piccole mani e cuori di cera adorna tutto torno torno su per colonne e stipiti ciascuna figura, sotto la quale c'è una dicitura che rivela, in una terzina, il miracolo da cui il personaggio è stato benefiziato. Sappiamo così che quel prode guerriero coperto di ferro dalla testa ai piedi è nientemeno che Ferdinando II Gonzaga il quale salvatosi dalla battaglia del Ticino consacra alla Vergine le guerresche sue spoglie; che quest'altro è Carlo Duca di Borbone scampato da una imboscata dei Francesi, presso Governolo; che quella statua di condannato alla forca che ha già le mani legate dietro e il laccio al collo è un popolano mantovano che doveva essere appiccato, ma la Vergine invocata gli fece la grazia al momento giusto e così quattro volte si ruppe il laccio, « onde vedutosi il miracolo fu subito liberato ». E vi son anche figure celebri come Pio II, Carlo V, Filippo Re di Spagna, ecc.

Sembra che anticamente queste originali statue fossero di assai maggior pregio e che sieno state sostituite dalle attuali. Il Convento, dove ora abitano dei Frati Passionisti, pare che non sia troppo contento di questa mostra di personaggi più o meno storici e vorrebbe che la Commissione dei Monumenti (il Santuario è monumento nazionale) permettesse di liberare il tempio dall'ingombro di quella pretesa decorazione che la Commissione, invece, considera come una particolarità folcloristica quasi unica in Italia.

E' certo che quelle figure corrose dall'aria e dal tempo, verrà giorno in cui non potranno più reggersi in piedi, e d'altra parte tentare un restauro delle loro fragilissime membra sarebbe assurdo, ma tutt'insieme esse formano una così viva, immediata e colorita rappresentazione dei costumi dell'epoca e dei suoi sentimenti che sarebbe un peccato vederle scomparire del tutto.

Non volli lasciare il Santuario senza dar un saluto al busto di Baldassare Castiglione, sepolto qui in una cappella di fianco all'ingresso, in-

MANTEGNA - GENTILUOMINI. LA FIGURA AL CENTRO RAPPRESENTA IL PITTORE. *(Fot. Alinari)*

sieme ai membri della sua casata. In cima all'imponente sarcofago secentesco spicca in marmo lucido e bianco la testa ben ravviata dell'autore del « Cortegiano ». Dall'elegante farsetto, come portata su un piatto da un'ampia gorgerina di pizzo inamidato e pieghettato, la bella testa cortigianesca si mostra fine ed arguta, con barbetta a punta, alla spagnola, e aria diplomaticamente grave e fiorita.

Proprio come la sua prosa fredda, elegantissima e perfetta.

Rientrato a sera in città volli provare il piacere di gustare la saporita cucina mantovana, che alcuni amici mi avevano tanto decantato. Dovetti gironzare parecchio prima di capitare in una trattoria che dava s'un vicoletto e dove veramente ebbi la soddisfazione d' assaggiare qualche piatto caratteristico del luogo, specie quegli agnolini al sugo e quella torta mantovana che sono vanto della gastronomia locale.

La cucina, come quella della Reine Pédauque, era lì tutta in vista coi suoi rami e i suoi fornelli ardenti, su cui manovrava destramente un giovine cuoco dall'alto berrettone bianco. Il locale era pieno di cacciatori di palude e di bracchi che tornavano allora dalle battute lungo il Mincio.

CARLO LINATI

SALA DEI SOLI: PARTICOLARE DELLA CIMASA DEL CAMINO.

PALAZZO DUCALE: LA SALA DEI CAPITANI E LA GALLERIA DEI MESI. *(Fot. R. Soprintendenza)*

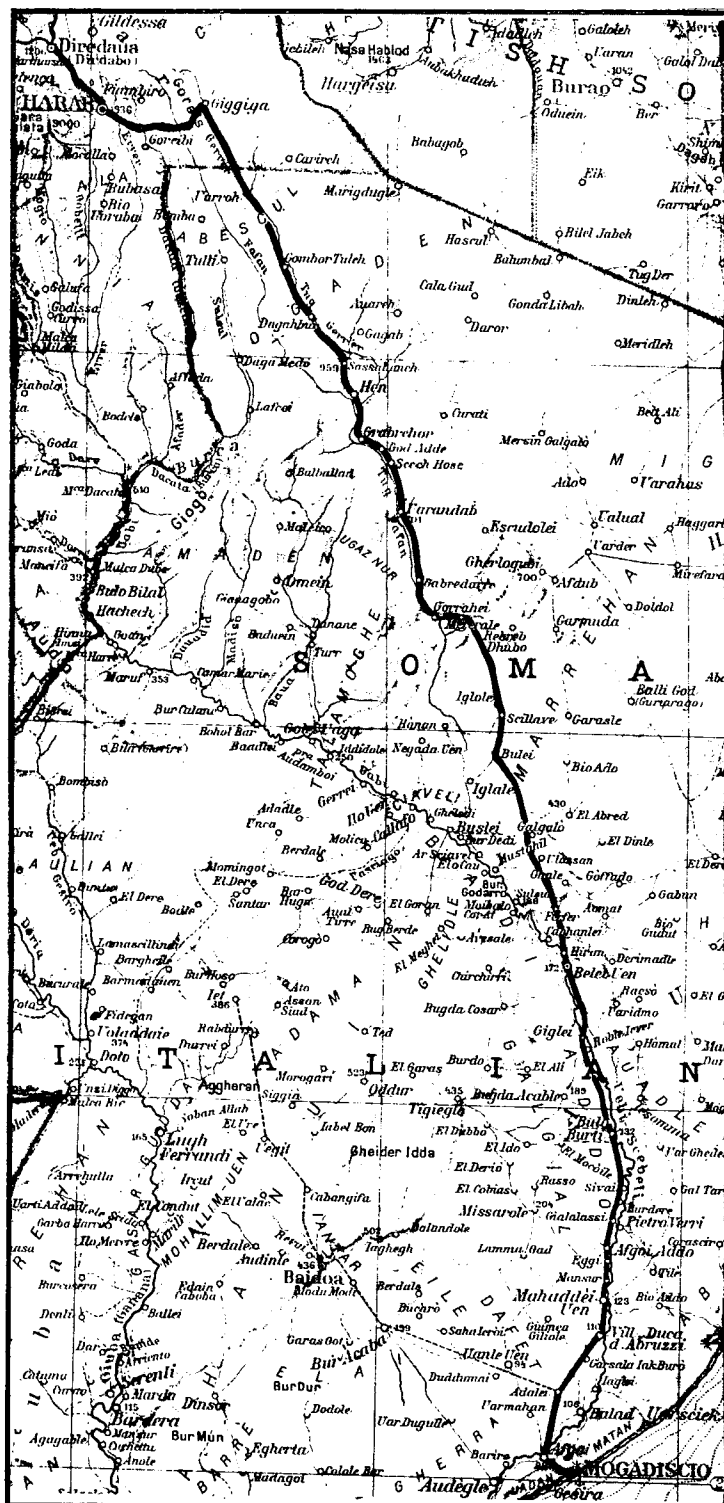
ITINERARI E RICOGNIZIONI IN A. O.

DA MOGADISCIO A DIREDAUA

Antonino Minissale, nell'articolo « L'avvenire del turismo nell'A. O. », pubblicato nello scorso numero, ha osservato che non è ancora il caso di parlare di vero e proprio turismo in Africa Orientale, se non in via d'ipotesi per l'avvenire. Tuttavia il nostro pubblico è sempre più disposto a visitare paesi nuovi o poco noti, che esercitano un fascino esotico. Inoltre, il ritmo con cui si va organizzando la nuova vita dell'A. O. I. permette di prevedere che, fra non molto, numerosi Italiani potranno visitare con le necessarie comodità, non solo le vecchie colonie, ma anche i territori di nuova conquista.

Ecco, ad esempio, un itinerario fra i più interessanti, suggestivi ed anche relativamente comodi: Mogadiscio - Belet Uen - Gorrahei - Sassabaneh - Giggiga - Harar - Diredaua.

Nella stagione asciutta può essere percorso in un minimo di quattro o cinque giorni, beninteso salvo contrattempi o disguidi; ma una durata di dieci giorni è normale per chi voglia godersi tutto quello che v'è da godere lungo la strada, senza strapazzarsi troppo.

E' consigliabile una automobile (o un autocarro) adatta ai terreni coloniali, cioè potente, ma non pesante, alta di carrozzata per evitare gli insabbiamenti e gli impantanamenti, e chiusa o munita di laterali per la protezione dei passeggeri dal vento, dalla polvere, dalla pioggia, dalle zanzare. Si pensi, infatti, che l'itinerario comprende zone sabbiose, esposte alle intemperie, specialmente in determinate stagioni, e non esclude la eventualità di un forzato pernottamento in regioni malariche o comunque infestate da insetti molesti. Si deve por mente anche al fatto che — specie se si vuole ab-

UARANDAB: UNO DEI TANTI CIMITERI ABISSINI CHE SI INCONTRANO LUNGO LE PISTE. (Fot. Papini)

bandonare in qualche tratto la strada o la pista principale per ammirare qualche singolare panorama fuori mano o per far buona caccia di quadrupedi o di pennuti — difficilmente si trova chi, fuori dai piccoli centri in cui sono stanziati presidi militari e lontano dai centri più importanti, possa, ad esempio, riparare un guasto alla macchina. Come norma generale, bisogna tener presente che chi viaggia, con qualunque mezzo, in colonia deve porsi in condizione di bastare a se stesso e preparare l'animo a qualunque imprevisto, dal pernottamento sotto la tenda o in macchina o in un maleolente tucul, popolato da una minuta fauna aggressiva, al pasto a base di biscotto e scatoletta uso militare; dalla tempesta di sabbia che acceca e soffoca, al pneumatico che scoppia in piena boscaglia.

HAMANLEI: UN POZZO ABISSINO. (Fot. Papini)

Si lascia Mogadiscio, ridente di bianche casette annidate tra il verde delle casuarine e dei cocchi, filando sul bel viale alberato, che sale alla duna del forte Cecchi: si può dare così, dall'alto, un ultimo saluto all'oceano azzurrissimo, su cui una ventina di piroscafi alla fonda ballano disperatamente, sferzati dal soffio potente del monsone di sud-ovest. E si è già in boscaglia: una boscaglia bassa, spinosa e intricata, ma verde in questo periodo di piogge abbastanza frequenti, interrotta qua e là da qualche radura e dagli *harisc*, circondati da zeribe, nei quali vigilano i cantonieri della A. S. S. I., l'Azienda Stradale della Somalia Italiana. Si sbocca nella fertile, ridente piana di Afgoi, la cui terra scura, fecondata dalle acque abbondanti dell'Uebi Scebeli, ha permesso il miracolo di magnifiche piantagioni a numerosi nostri connazionali, di cui si vedono le graziose casette spuntare tra il folto degli alberi e dei fiori.

Lo stesso spettacolo di una natura rigogliosa e splendente offre Balad. L'Uebi Scebeli, la grande provvidenza dei Somali, scorre gonfio, lento, imponente sotto il ponte di ferro e tra le rive ombrose di sicomori e verdi di altissime erbe. E ancora al Villaggio Duca degli Abruzzi, a Mahaddei Uen, a Gialalassi è sempre l'Uebi l'elemento essenziale, a cui la zona deve tutto: la fitta popolazione, le mandrie e le greggi, i campi di dura e le sciambe che forniscono di ortaggi anche Mogadiscio. Lontano dall'Uebi ha il sopravvento la boscaglia, arida e sterile dominio del nomade con le sue bestie e la sua tenda, delle gazzelle e dei dig-dig. Ma vicino all' Uebi c' è molto spesso la malaria; o per lo meno, le zanzare. E' per questo che poniamo il campo alquanto lontano dal fiume.

E' una notte di luna e di nuvole: grosse, nere, veloci, spinte dal monsone, scaricano ogni tanto un po' di pioggia e filano verso nord-est. La terra, rossiccia, arida, la beve e se ne impasta, divenendo viscida alle ruote e attaccaticcia alle scarpe. Ma il sole, poche ore dopo l'alba, ha già ristabilito la transitabilità sulla strada, sulle piste e nella boscaglia, e le pernici, i francolini e gli ibis, che tutta la notte hanno pigolato, ora lo glorificano, stridendo forte mentre volano. Non si può pensare al paesaggio somalo senza il sole: quando, raramente, è nuvolo, questa boscaglia diviene tetra, grigia; pare più spinosa e impenetrabile; ma quando il sole torna, squarcia le nubi e mostra lembi di cielo di un azzurro mai visto e indora la sabbia e gli sterpi, allora anche la landa monotona diviene festosa, splendente, e il ronzio degli insetti e il gridio di mille uccelli e le tinte vivaci delle loro penne l'animano, la vivificano.

LA BOSCAGLIA E' RICCA DI SELVAGGINA E DI CACCIA GROSSA. *(Fot. Papini)*

Da Gialalassi a Bulo Burti la strada è abbastanza buona e ancor migliore è più oltre, verso Belet Uen: si può andare anche a cento all'ora. Oh, la monotonia della interminabile distesa di boscaglia che si attraversa, su cui si riversa il polverone denso, spinto dal vento, ad ogni passaggio di automobile.

Il polverone aumenta a Belet Uen: dicono che sia una caratteristica del paese (in questo periodo), insieme alle palme dum, che a ciuffi foltissimi si affacciano sulle rive dell'Uebi Scebeli, succhiandone le linfe e proteggendo, come per compenso, con la loro fresca ombra gli harisc degli indigeni, stretti uno accanto all'altro, in ordine, divisi da stradine pulite, come comanda il « sinior Residente ». E' un bel paese Belet Uen; veramente africano. L'Uebi Scebeli, che, con la sua ansa, lo circonda da tre parti, pare voglia conservarlo gelosamente; ma dalla quarta parte la civiltà si è già infiltrata, ha costruito qualche palazzina, l'ospedale, la Residenza, ha innalzato le antenne della radio e fatto le strade; cose tutte di cui gli indigeni sono contenti, poichè salutano con riconoscenza il tricolore che sventola sul pennone nella piazza principale.

Dopo Belet Uen — che significa villaggio grande — non si incontrano per un pezzo altri centri importanti. Alla strada subentra, perciò, la pista, tranne là dove il Genio militare ne ha costruita una per le esigenze della nostra avanzata; ma poichè, per evitare le bassure, che durante la stagione piovosa si impantanano, la strada segue le pendici delle alture, accompagnandole in tutte le loro giravolte e dilungandosi così eccessivamente, molti preferiscono tagliare dritto nella boscaglia, sulla pista tracciata dalle autocolonne dei « Fiat giganti », anche a rischio di insabbiarsi o di impantanarsi, se ha piovuto da poco. La pista da Belet Uen a Ferfer, poi, mette a dura prova l'abilità degli autisti, finchè non li conduce, in vicinanza di Ferfer, sulla bella strada costruita dal Genio militare con tutte le necessarie opere d'arte. Il paesaggio attraversato da questa nuova strada è interessante soprattutto per la sua somiglianza con quello della Tripolitania: la piana assolata, arida, coperta di arbusti stenti, con lo sfondo lontano di monti azzurrini e con alcuni contrafforti più prossimi, sui quali la strada comincia

BALAD: LE RIVE DELL'UEBI SCEBELI, OMBROSE DI SICOMORI.... *(Fot. Papini)*

a serpeggiare, ricorda stranamente, infatti, alcune zone del retroterra tripolino, verso il Gariàn.

Ferfer, in complesso, è un postaccio desolato, con poche capanne, intorno a pochissimi alberi, un largo letto di uadi, su cui il Genio ha lanciato un bel ponte, e numerose tabelle — alcune delle quali del T. C. I., naturalmente — indicanti la pista per la regione degli Sciaveli (Mustahil, Dagherei, ecc.) da una parte, e quella per la lontana Migiurtinia (Sinadogò, Rocca Littorio, ecc.) dall' altra; tutte deviazioni interessantissime, ma inconciliabili con la fretta. Si continua, quindi, verso nord-ovest, e si comincia a salire alquanto, seguendo una strada in molti tratti ardita e ricca di numerosissime svolte, con panorami a sorpresa, sempre varî e sempre interessantissimi. Monotona, invece, è la vegetazione di basse acacie spinosissime, di alberelli d'incenso, di arbusti mostruosi coi rami contorti, dai quali, alla rottura, sprizza abbondante il lattice. Ad accrescere la tetra tragicità della scena contribuiscono il terreno roccioso, scabrosissimo, striato di nero e di rosso-bruno, come di sangue, e le grida rauche dei corvi, che a stormi svolazzano in un cielo grigio e bianco, ingombro di nuvoloni minacciosi.

LE RIVE DELL'ERRER, VERDI DI GIUNCHETI... *(Fot. Sergio)*

Dopo Lamma Bar, però, si marcia ancora in piano, e fino a Da Hambar a Scillave la pista migliora e corre diritta, in mezzo a un paesaggio vivificato dai bei colori della sabbia rossa e del tramonto, splendido come tutti i tramonti di queste meravigliose regioni.

Insensibilmente quasi, attraverso varie sfumature e gradazioni della vegetazione, della conformazione del terreno, del paesaggio in genere, si è giunti sul primo gradino dell'altipiano: Gorrahei, infatti, sebbene la sconfinata piana, bruciata dal sole, battuta dal vento e corsa da nuvole di bianca polvere, ricordi anch'essa alcune delle zone più calde della Tripolitania, è a circa 500 metri sul mare. Essendo Gorrahei molto calda, assetata, polverosa e spoglia di vegetazione — e per giunta malarica, quando il Tug Fafan, durante la stagione piovosa, straripa — Gabredarre, a poca distanza, ma in posizione elevata e ben più salubre, con un territorio coperto di vegetazione e meglio abitato, è destinata a sostituirla sia dal punto di vista militare — vi sono ancora fortificazioni abissine in buono stato — sia come ca-

poluogo di Commissariato.

Dopo Gabredarre, la pista si nasconde in una magnifica boscaglia, prevalentemente costituita di alte acacie ombrellifere, ricca di ottarde, francolini, gazzelle, dig-dig e cinghiali, che scappano all'avvicinarsi delle macchine. La sabbia rossiccia si solleva in vortici impressionanti che, a sera, davanti ai fari, dànno l'impressione di fiammate, in mezzo alle quali avanzi il radiatore; e la sabbia entra dappertutto, ed obbliga i viandanti ad avvolgersi la testa in fitte sciarpe. Innumerevoli volte le ruote girano a vuoto, scavando sotto di sè, nel disperato sforzo di avanzare, la buca entro cui si immobilizzeranno, fino a che, a forza di braccia e con l'aiuto del cavo di acciaio attaccato ad un'altra macchina, potranno nuovamente mordere un terreno più consistente.

Nonostante ogni sforzo, non è possibile raggiungere Uarandab; a mezzanotte, a pochi chilometri dalla meta, occorre sostare per poter, con la luce del giorno, ritrovare l'orientamento e permettere alle sbandate macchine della colonna di riprendere contatto fra loro. Notte in boscaglia: notte di plenilunio tersissima e fredda, percorsa dai mille brividi che dall'aria sembrano si trasmettano ai grandi rami spettrali delle acacie ombrellifere e delle euforbie e da essi agli uomini, piccoli, sperduti in tanta nuova misteriosa immensità della natura. Avvolti in una coperta, ci si butta a terra accanto alle macchine, e si vorrebbe dormire: ma non può resistere all'incanto di questa notte meravigliosa chi lo prova per la prima volta. E si rimane in silenzio, cogli occhi spalancati, con le orecchie tese a tutti i rumori; allo scoppiettio del fuoco che gli indigeni hanno acceso per scaldarsi e per tener lontane le bestie, al latrato degli sciacalli, all'ululo lugubre delle iene, al verso di qualche uccellaccio rapace e al pigolio sommesso e timido delle tortorelle di boscaglia; si sente, a tratti, potente, profondo, inconfondibile, il ruggito del re della foresta.

Noi guardiamo le armi, senza tuttavia sperare che il leone si faccia vedere; siamo troppi e c'è il fuoco acceso.

Poi viene l'alba. La carovana finalmente si riunisce, e si riparte per Uarandab, Sassabaneh, Dagahbur, sempre lungo la magnifica valle del Fafan prima e quella del Gerrer poi. I segni della guerra qui sono ogni tanto evidenti. Accanto ad essi, sorgono però le opere di pace che la nostra civiltà lascia dietro di sè, nel suo passaggio. A Sassabaneh, a cinquecento passi da una grossissima bomba inesplosa, conficcata per metà nel terreno, è stato costruito già un grande ponte in muratura; vicino al letto, ora asciutto, del Gerrer, dove ancora si vedono le postazioni delle mitragliatrici abissine annidate nelle piccole caverne o tra le radici dei grandi sicomori, una sezione idrica del Genio ha scavato un pozzo, che fornisce acqua abbondante anche alla zona di Hamanlei, dove gli Abissini si servivano di semplici pozzanghere, scavate nel letto del fiume, piene di acqua verdastra e poltigliosa. La pista, lungo la quale ancora si vedono paletti contorti e frammenti di filo della linea telefonica abissina, viene continuamente migliorata per l'indispensabile traffico di automezzi. La stessa Dagahbur, che fu spesso bombardata, essendo un importante centro della resistenza abissina — a causa della presenza di abbondante acqua e di un guado abbastan-

... BOSCAGLIA ALTA, A BASE DI ACACIE OMBRELLIFERE... *(Fot. Papini)*

HARAR: UNICI EDIFICI DECENTI SONO LE CHIESE... *(Fot. Sergio)*

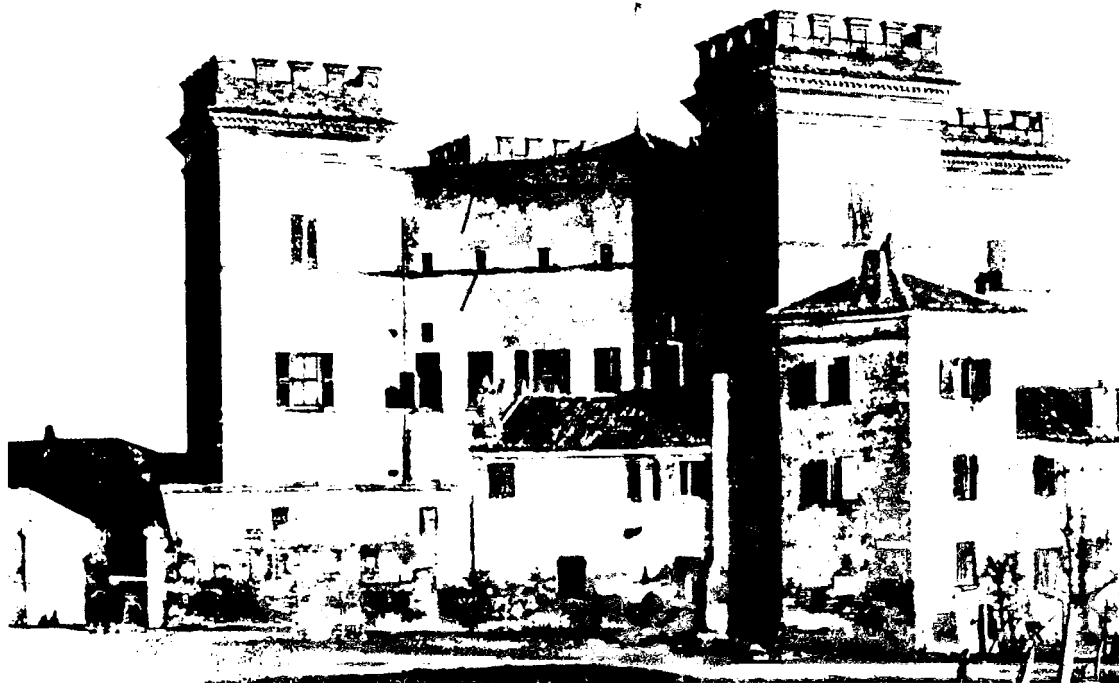
za agevole sulle incassate rive del Gerrer, oltre che di un comodo punto di abbeverata — ora risorge a nuova vita.

La regione tra Dagahbur e Giggiga è magnifica: dapprima boscaglia alta, prevalentemente di acacie ombrellifere, attraversata da un'ottima pista, poi una distesa immensa di praterie lievemente ondulate, degradanti fino a Giggiga, tutta raccolta in una verdissima conca, ricca di acqua e di bestiame: mandre di centinaia di zebù, o foltissime greggi di capre, o branchi di cammelli in ottime condizioni, guardati da pochi indigeni Ogaden, dall'espressione selvaggia e dagli sciamma color terra; assolutamente primitivi, ma già consci del nuovo stato di cose.

Se da Dagahbur a Giggiga il paesaggio è magnifico, da Giggiga ad Harar è addirittura meraviglioso. Vegetazione ricchissima e svariatissima, fauna abbondantissima e assortita, acque correnti, boschi, praterie, rocce, campi di dura, frutteti, villaggi, tutto un campionario, insomma, di paesaggi e di panorami africani e nostrani, gettati alla rinfusa da una natura insolitamente prodiga intorno a poche decine di chilometri di discreta pista. Ma un simile paradiso è poco abitato e le popolazioni, denutrite e luride in modo impressionante, denunciano all'evidenza la colpevole incuria e la ladresca rapacità con cui veniva amministrato questo che era il feudo personale del Negus. Il quale aveva nella città, che ora noi abbiamo elevato al grado di capitale di Governo, l'unico palazzo degno di tal nome: tutto il resto della città, che dalle alture da cui è circondata presenta un magnifico colpo d'occhio, è costituito da catapecchie pericolanti, allineate lungo letti di torrenti o di ruscelli.

Harar è collegata a Diredaua e alla sua ferrovia, come dire al mare, mediante una buona strada di recente costruzione, per la quale si svolge quasi tutto il traffico della regione coi paesi d'oltre mare. Dopo i laghetti di Haramaia — meravigliosi occhi azzurri, che con le colline intorno ricordano i paesaggi del Trasimeno — la strada si addentra in selvagge gole, coperte di scuri cipressi e di tuie, e sfiora profondi precipizi, su cui girano planando gli avvoltoi e in fondo ai quali spesso rumoreggiano i torrentelli, che portano le loro acque nella vasta piana. Sul ciglio di questa è posta Diredaua, una cittadina già formata all'europea, anzi alla francese. Nulla vi manca e, nella sua funzione di porta dell'Harar e di tappa verso Addis Abeba, molto guadagnerà dalla nostra occupazione.

ITALO PAPINI

OLTRE GIGGIGA: VEGETAZIONE SVARIATISSIMA, FAUNA ABBONDANTISSIMA... *(Fot. Papini)*

IL CASTELLO COSTRUITO NEL 1583 DA ALFONSO I D'ESTE PRESSO IL GRAN BOSCO DELLA MESOLA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

MESOLA ESTENSE

TRA BOSCO E VALLI DA PESCA

Parlavamo, con amici romagnoli, di boschi famosi: dall'Abetone al Parco Nazionale d'Abruzzo e del Gran Paradiso, da San Rossore alle foreste e alle macchie dell'Appennino pistoiese.

— E la Mesola? — mi domandano. — Ha mai veduto la Mesola?

Confesso che no. I miei interlocutori non si sorprendono. Molta gente del Polesine e del Ferrarese, che sono le due zone più vicine alla Mesola Estense, ignora questa località, ch'è certo una delle più belle plaghe del litorale adriatico. Ma sono scusati: la Mesola è proprietà privata. Per visitarla occorrono particolari permessi e, una volta ottenuti, v'è, non possedendo mezzi propri, il non lieve problema di raggiungerla.

La Mesola è isolatissima, lontana dalle linee ferroviarie — anche secondarie — della Romagna e del Veneto. Costituisce un tenimento a sè, protetto da ripari ben vigilati, dove tuttavia la ospitalità è pronta e larga, quando qualche vettura di cacciatori o di turisti vi approdi. Più numerosi dei turisti sono i cacciatori, attratti dalla gran copia di selvaggina di una riserva rinomata sin dai tempi degli Estensi. I turisti ignorano che vale la pena d'una diversione dalla Bologna-Ferrara-Rovigo verso la foce del Po di Goro.

Sui terreni di riporto, a sud del delta di Po, i padri della Badia di Pomposa da tempo immemorabile avevano preso a piantar alberi e querci. E agli Estensi, che d'ogni parte del loro ducato traevano possibilità di « delizie », fu relativamente facile sfruttare e organizzare nel bosco preesistente una grande riserva di caccia, completata nel secolo XVI da un castello a quattro torri. E poichè intorno al Bosco c'erano — e vi sono ancora — le grandi « Valli », ossia le lagune che dal Po di Goro si stendono sino a Comacchio, nelle Valli i duchi organizzavano partite di pesca, dopo le battute di caccia.

Era il soggiorno preferito della Corte di Ercole II, che aveva fatto cingere il possesso, « con spesa veramente heroica », d'un muro di dodici miglia, con quattro portoni disposti secondo « i quattro siti del Cielo ».

Il Castello si erge ancora possente, cinto da

I LECCI E GLI ARBUSTI SILVESTRI SI SPECCHIANO NELLE ACQUE DEI TACITI RIVI... (*Fot. Brogi*)

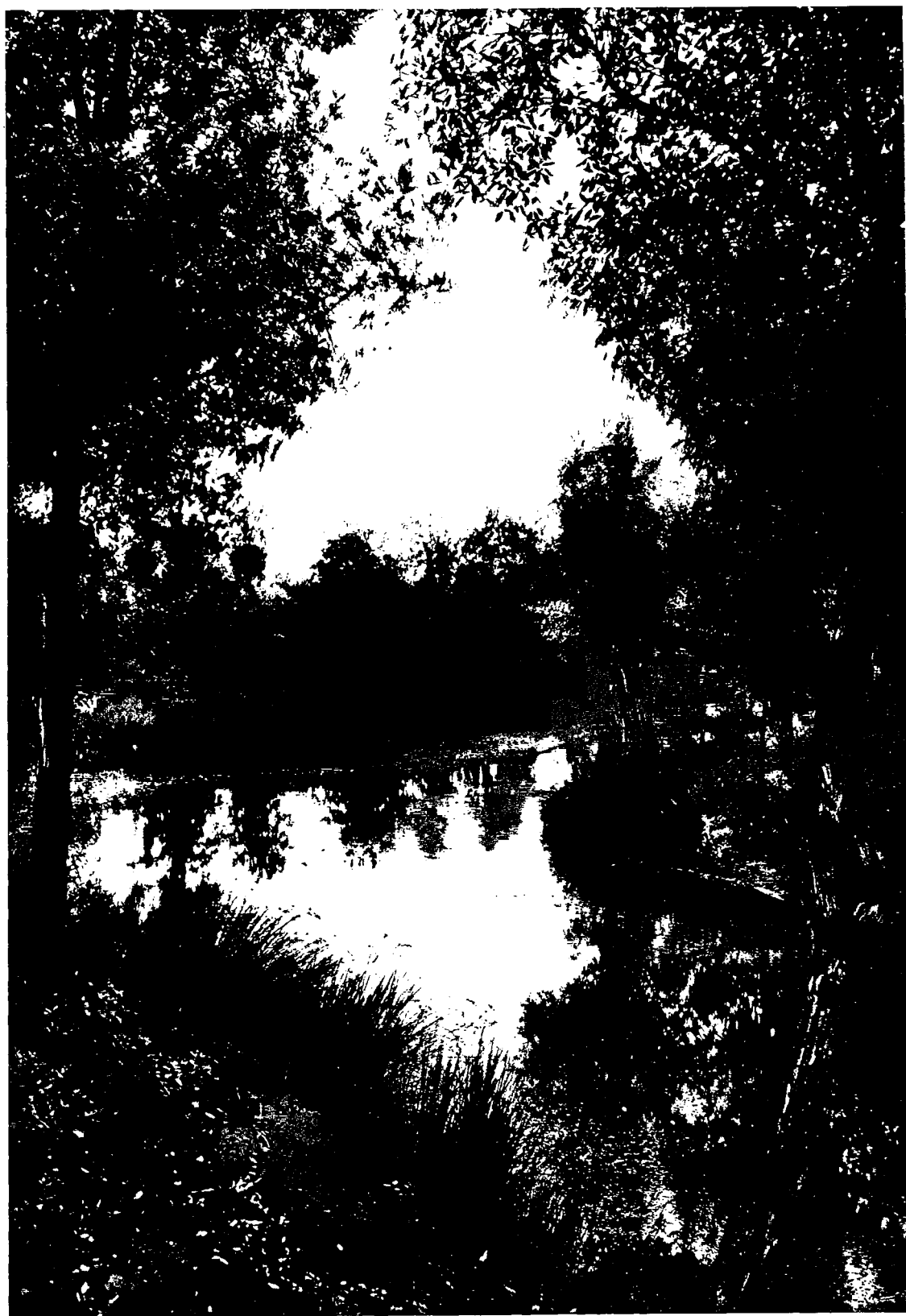
un'ampia corte e da un porticato. Oggi la corte è la piazza del Borgo, dove ogni domenica mattina si tiene un colorito mercato paesano; e il portico è sistemato a negozi. Il Castello non conserva internamente più nulla degli antichi fasti estensi; ma le vaste camere son degne ancora di accogliere ospiti regali. Il tenimento intorno al Bosco è stato bonificato e costituisce una delle zone agricole più interessanti del Ferrarese. Il Bosco è stato amorosamente conservato e le Valli da pesca industrialmente organizzate.

Al Bosco, dal Castello, si arriva quasi di sorpresa; e vedendo, di lontano, la folta macchia di lecci, non si può credere quello che ci riserva l'interno. Si può entrare nel folto con la macchina, e girarlo tutto per strade tracciate sulle antiche piste delle cavalcate ducali.

Lecci fitti e cespugli selvatici; solitudine e silenzio, reso anche più alto e solenne dalla vicinanza delle acque delle Valli, del Po, del mare; che non è il libero mare aperto, ma il mare insaccato nella rada naturale di Goro. Giochi di ombre e di luce tra la ramaglia, sciabolate di sole nel folto, a illuminare d'improvviso le ombre più riposte; gallerie di verde inarcate su lunghi tratti di strada ombrosa e improvvisi spiazzi di luce vivida, come nel grande « parco delle Duchesse », dove un tempo si torneava e si facevan giochi di destrezza.

Delle Duchesse, che alla Mesola tenevano molto, sono rimasti vivi altri ricordi, come la boscosa « via del Piacere », che certo conduceva a padiglioni segreti.

Di fronte alla Bocca della Falce, tra il Po di Volano e la Sacca di Goro, i lecci cedono ai pini. Si ritrova qui il motivo classico della Pineta di Dante a Ravenna, ma con una nota paesistica forse più pura. I margini della Pineta si specchiano nelle acque cerule e calme della Sacca di Goro, dove aliano solo i gabbiani intenti alla pesca: pennellate vive di bianco e grigio, contro il verde intenso della macchia.

La caccia al cervo ed al daino si tiene, con norme particolari ed in una determinata stagione, nel folto del grande Bosco di lecci. Che il Bosco sia animato è evidente. Percorrendolo anche a bordo di una rombante auto, si affacciano tra i rami cervi e daini, isolati o in gruppi. I

UN PITTORESCO INTERNO DEL BOSCO CON UN CORSO D'ACQUA DOVE LA SELVAGGINA VA AD ABBEVERARSI. *(Fot. Brogi)*

OMBROSE STRADE TRACCIATE, FIN DAL TEMPO DEGLI ESTENSI, SOTTO FOLTISSIME GALLERIE DI VERDE. *(Fot. Brogi)*

cervi, più schivi, s' internano subito nel folto; i daini, più curiosi o più tardi, si indugiano a guardare. Una razza di daini albini, bellissimi, spiccano luminosi sin entro il fitto della boscaglia, quasi che il sole si rapprenda sul loro vello.

I cacciatori, che giungono da ogni parte dell'Italia settentrionale, hanno a loro disposizione oltre un centinaio di battitori, gente forte, nata sul luogo, che conosce il bosco a palmo a palmo, e senza temere ostacoli stringono in un largo cerchio la selvaggina, sì che daini e cervi son costretti a cercare scampo sopra alcune vie dritte, allo scoperto, dove dall'alto di piattaforme issate sugli alberi da un lato della strada stanno alla posta i cacciatori.

Al tempo degli Estensi, le « fiere » venivano uccise con spiedi o zagaglie, e i cacciatori, a piedi o a cavallo, « con grande leggiadria » ammazzavano cinghiali e cervi, sotto gli

ALLA POSTA DELLA SELVAGGINA, SULLE PIATTAFORME DI TIRO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

GIOCHI DI OMBRE E DI SOLE SUI COLONNATI DEI PINI, CHE FIANCHEGGIANO VIOTTOLI SOLITARI... *(Fot. Brogi)*

TESTA DI DAINO APPENA CADUTO SOTTO I COLPI IMPLACABILI DEI CACCIATORI APPOSTATI NEL BOSCO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

I PINI DELLA MESOLA RIPETONO IL CARATTERISTICO MOTIVO DELLA GRANDE PINETA LITORANEA DI CLASSE. *(Fot. Brogi)*

occhi divertiti della Serenissima Duchessa e delle sue dame. Lo spettacolo delle caccie moderne, invece, offre forse men leggiadri aspetti; ma è quanto mai caratteristico. Nel bosco risuonano secchi i colpi della fucileria; i capi uccisi vengono, più tardi, raccolti da un carro a tre cavalli e portati a scuoiare. A mezzogiorno, colazione nel bosco, con mezzi di fortuna, ma non senza un certo conforto; e vin di Bosco, tratto dai vitigni che Anna di Francia portò nel Ferrarese dalla natia Borgogna.

In macchie basse intorno al bosco, lepri e fagiani: fagiani a migliaia, discendenti, forse, da quelli stessi che gli Estensi cacciavano col falcone. Quest'anno ne sono stati abbattuti quattromila, e la riserva è più che mai popolata. I fagiani hanno una loro capitale, la Fagianaia, dove son allevati alcuni splendidi esemplari di fagiani dorati della China e del Giappone, e dove risiede il personale addetto ai capi allevati in libertà. A passar vicino alle macchie basse si sente un fruscìo, un becchettìo, un agitarsi vasto, come un vento interno che scuota dal di sotto gli arbusti. E basta che un guardiano si avvii per un viottolo scoperto, lanciando un suo fischio di richiamo ed agitando il secchio col becchime, perchè sbuchi di qua e di là una enorme colonia di fagiani; più femmine che maschi, chè nelle caccie, com'è ovvio, vengono di preferenza abbattuti questi ultimi.

Le uova di fagiano sono covate da galline. Si raccolgono le uova nella macchia, a migliaia, e si fa incetta, in tutto il delta padano, di galline in caldo per la cova. Le chioccie covano amorosamente i pulcini di fagiano, entro casette disseminate in località prestabilite, sotto la sorveglianza del personale addetto. Appena il piccolo fagiano può provvedere da sè ai casi suoi, lascia la chioccia e si sbranca per la macchia.

Tra mare e Po, tra Valli pescose e terre redente, il Bosco Estense di Mesola non è abitato che dagli agili cervi, dai nervosi daini, dalle furbe lepri e dalla grande colonia dei fagiani. La stagione delle caccie è breve; e non vengono abbattuti se non i capi che i guardacaccia hanno condannato.

I proventi della caccia vanno a sostegno di due Asili per i figli dei battitori, dei pescatori, dei contadini. Si possono fare opere buone anche a colpi di fucile (da caccia!).

Il pesce delle Valli — anguille e cefali — si trova su tutti i grandi mercati d'Italia: le an-

IL BOSCO SI PUÒ PERCORRERE ANCHE IN AUTOMOBILE, SOTTO GLI SGUARDI ATTONITI DEI DAINI E DEI CERVI. *(Fot. Brogi)*

IL PINGUE BOTTINO DI UNA PRIMA BATTUTA DI CACCIA AL DAINO NEL GRAN BOSCO DELLA MESOLA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

guille marinate della Mesola, con quelle di Comacchio, sono tra le più pregiate. E del resto, anche gli Estensi avevano industrializzato la pesca delle Valli; la quale costituiva uno dei proventi più cospicui della Corte Ducale. A questo proposito si dice che i Papi ambissero di togliere — come poi tolsero — Ferrara agli Estensi, attratti anche dal cospicuo rendimento della pesca nelle lagune tra Po e Reno.

Il Bosco di Mesola Estense tra mare e Po, tra Valli pescose e terre redente, è ancora una delle poche plaghe dove l'uomo possa sentirsi solo di fronte alla natura sovrana. Lontane le linee ferroviarie, sbarrate le strade automobilistiche; una gran pace, una grande libertà. Il vento dell'Adriatico che stormisce tra i pini e i lecci, il Po che va lento e solenne verso il mare.

Tra le quattro torri del Castello, a sera, quelle pettegole di Duchesse estensi amavano dissertare, con petrarchesca saccenteria, insieme ai loro poeti, sull'amore, e sul perchè la donna deve corrispondere all'uomo che l'ama, e sulle regole che debbono guidare il perfetto gentiluomo d'arme e di corte.

Tra quelle quattro torri ha dormito, di recente, sonni tranquilli, dopo sane giornate di caccia, il Principe Umberto, facendo dimenticare, con la sua solida mentalità di principe moderno, le ultime dissertazioni di una Corte che terminava in chiacchiere accademiche il suo ciclo ormai concluso. Oggi, sotto le quattro torri e per le vie del Bosco, sino al traghetto della Falce, soltanto una volta all'anno conviene gran folla. E' la giornata del 24 maggio. La folla va in pellegrinaggio ad una cappellina tra i lecci, in vista della Sacca di Goro. Non è una festa di « antica tradizione », è una tradizione giovane, di pochi anni, ma quanto mai sentita! E' folclore dei giorni nostri. Quella cappellina del Bosco è dedicata ai Caduti della grande guerra. Il 24 maggio, nel Bosco di Mesola Estense sventolano al sole le bandiere tricolori e i gagliardetti, risuonano gli inni. La gente del Delta ascolta la Messa. Poi si sparge nel Bosco e, in comunione con la natura, con la terra, con gli alberi, con le acque, col sole, vive in serena letizia la sua giornata.

Al tramonto, ricomincia per il bosco un anno di splendida solitudine; e il cervo, il daino, la lepre e il fagiano ritrovano la tranquillità necessaria alla loro vita schietta e selvatica.

P. G. COLOMBI

ULTIMI PINI DEL GRAN BOSCO DELLA MESOLA, LA' DOVE IL PO DI VOLANO SBOCCA NELL'ADRIATICO. *(Fot. Brogi)*

CANZONI FESTE E LEGGENDE DI QUARTIER DEL PIAVE

Certe volte, quando ci penso, mi vien da sorridere.

Le donne trevigiane sono rimaste celebri per la loro venustà, per la grazia del vestire e del canto e, forse, perchè intorno ad esse facevano scenario meraviglioso la suggestiva bellezza delle colline di smeraldo, i paesetti disseminati lungo la canora vallata del Piave, dalle fresche acque spumeggianti.

Eppure — chi lo crederebbe? — queste donne della Marca « Gioiosa ed amorosa » sono state capaci, una volta, di un sacrificio poco noto oltre le rive del fiume sacro, ma rimasto leggendario, tanto che per generazioni se ne è parlato con un certo risolino ironico, che aveva tutta l'aria di voler mettere in scherno e in dubbio la curiosa vicenda con tanta serietà narrata dalle buone e semplici popolazioni della campagna.

Si sa, ogni terra ha la sua storia, più o meno abbellita dalla fantasia, e la storia del Piave esalta glorie che richiamano addirittura i tempi di Roma, quando le popolazioni allora nomadi, un po' per salvaguardare la propria incolumità, e un poco per diritto di primi occupanti, davano battaglia a tutti gli invasori.

Ed ecco che uno di questi invasori, denominato il « Castigo di Dio », fece la sua comparsa con la furia del ciclone, distruggendo *Opitergium* romana e giungendo alle porte di Treviso, dove si arrestò per prepararsi ad espugnar la città. Di fronte alla minaccia, la terra canora ammutolì spaventata, deserta rimase la pedemontana. *Tarvisium* attendeva la sua sorte.

Ma ecco entrar in scena le donne. Per vero, deve essere stato uno spettacolo memorando. Trecento meravigliose fanciulle, nei loro caratteristici costumi, e parte vestite da danzatrici, offrirono al nuovo signore una festa di schietto sapore trevigiano.

La pianura che attraversiamo, dominata dai declivi collinosi che si proiettano sullo sfondo, vide allora, verso il crepuscolo, il pittoresco corteo, accolto, con gli onori dell'ospitalità, nell'accampamento fragoroso di soldatesche e di ferraglia.

La leggenda si arresta a questo punto. Non si stenta a credere che l'Attila in sessantaquattresimo rimanesse vinto e soggiogato dalla straordinaria vaghezza e dalla poesia che emanava dalle danze e dal canto delle bellissime Trevigiane accorse a impetrar grazia per la loro città. Dopo qualche giorno, il « Castigo di Dio » lasciò, incolume, Treviso, che custodiva tra le sue mura simili tesori di leggiadria femminile.

Fu fortuna per tutti che egli non ritornasse!

Si lascia, dopo una successione di curve, la sponda sinistra del Piave, e con essa la biancheggiante Nervesa, sorta sulle rovine della guerra a dominar la vasta ansa che abbraccia in un solo amplesso la stretta di Quero e le grave di Giano. Poi si risale verso San Salvadore.

Se avessi ai miei piedi, in questa deliziosa plaga, quell'Asolo regale, che conobbe il breve e luminoso soggiorno della Regina Cornaro, e di fronte alla quale il non dimenticato Browning si inchinò estasiato, benedicendo la resistenza delle sue gambe che ivi l'avevan condotto dalla sognante Laguna di Venezia, forse non sarei conquiso dal fascino che provo contemplando di quassù le rovine del Castello di San Salvadore, nella troneggiante nudità delle torri diroccate.

Visto così, San Salvadore sembra tutta una festa di luci, come se dagli ozî abadiali di Nervesa sia venuta a trovare il suo principe biondo la poetessa innamorata, che nell'inspirazione del suo sogno trovò l'estro per cantare la bellezza di questa terra e la poesia della sua gente nella valle rigogliosa del Piave sonante.

Anche per la bruna Gaspara Stampa tutto era invito al canto, alla poesia, all'amore, specie quando il principe, abbandonando le turrite mura che ospitarono l'illustre prosapia dei Collalto, scese nella francescana serenità della valle a deporre il suo omaggio ai piedi d'Amore.

Forse il primo incontro sarà avvenuto lungo le acque del Piave; o sotto i castagni di Val Fontanelle, dove le fragole hanno il colore delle labbra ardenti; o presso la Certosa di Tolberto I, dove le ombre sono dense e discrete e le campane a vespro hanno la risonanza di voci lontane e melanconiche.

Chi la conosce attraverso la sua canzone, che tra il dilagare cortigianesco del più gelido petrarchismo fece venir l'acquolina in bocca ed il colorito alle gote a qualche letteratone del tempo, non escluse quelle cardinalizie di Pietro Bembo, vi potrà dire che il suo amore fu sfortunato, perchè il principe amava troppo le belle popolane per rimaner fedele ad una, sia pure, poetessa; come vi potrà dire che essa sparse per la valle il canto accorato del suo tormento.

A noi è rimasto questo canto, come è rimasto quello dei primitivi e sinceri pastori della pedemontana, vaganti coi greggi nelle valli che si scorgono laggiù, con intorno un frastaglio di guglie montane, coronate di villaggi che guardano, come scolte, la sottostante campagna.

Bisogna conoscere questa gente, vivere un poco nell'ambiente per gustarne il fascino. Ma qui, sopra il San Salvadore, non si può. Bisogna ridi-

scendere a valle, affrontare la ripida erta sino a Cison ed addentrarsi poi nella viottola sassosa che mena a Campomolino.

Ed ora, illudetevi di tornar indietro con me, dimenticando le fole, di un centinaio d'anni. Sembra di capitar nel bel mezzo di una scena manzoniana, dove la vetustà dell'ambiente e dei costumi ha il colore inconfondibile dei paesetti della pedemontana. Alberghi? Non se ne conoscono. Per passar la notte al coperto dobbiamo andar insieme a trovar la buona Maria Salton, che incontreremo in un cortiletto lindo, fra casupole di pietra e legno, che paiono crollanti, seduta sull'umile panca che la sostiene ormai da mezzo secolo, mentre la carezza del fumo esce per la porta della cucina nera e bassa, spandendo un gradevole profumo di polenta che sta cuocendo.

Quando io vi capitai era gran festa. Maria mi guardò da lontano con l'occhio tondo della gallina; poi rispose al mio complimento con un sorriso che le disegnò sul volto una fila di rughe. — E' lo sposalizio di mio figlio! — mi sussurrò con un espressivo gesto di gioia.

Infatti, tutto è lindo e ordinato nella povera casetta. Lo sposo, vestito di velluto nero, le calze bianche, il cappello rovesciato, che fa da piedestallo ad una lunga penna, ed una fascia rossa intorno alla vita, ha lasciato pochi minuti prima il cortiletto fra lo stuolo festoso degli amici che gli fanno scorta sino a casa della sposa.

La scena è quanto di più pittoresco si possa immaginare. Un'orchestra di pifferi, affidata alla direzione del decano del paese, che segna il tempo a volte con la bacchetta infiorata ed a volte con la pipa fuligginosa, incaricandosi poi di qualche violento strappo alla fisarmonica per raddrizzar il tono della ballata, rende meno imbarazzante l'incontro.

Dopo i convenevoli, i due cortei si fondono in uno solo, preceduto sempre dall'orchestra e seguito da un codazzo multicolore di costumi, che spiccano come note fantastiche nella tavolozza smeraldina dei prati.

La sposa fa così l'ingresso festante nel cortiletto. Avanza timidamente verso la soglia della nuova casa, dove l'attende la vecchia madre dello sposo. Di fronte a lei la sposa si ferma, afferra le mani che le vengono tese a distanza ed ascolta le tradizionali parole di benvenuto, con le quali le si fa comprendere che da oggi ogni passata tristezza sarà cancellata dal piacere della vita nuova.

Frattanto, riattacca l'orchestra, che ha il compito di toglier di mezzo ogni segno di commozione. Ha inizio la festa. Venti cavalieri circonda-

no la sposa, la traggono al centro del cortiletto, la sospingono verso lo sposo: debbono ballar per primi la manfrina, e tutto intorno i presenti accompagnano il ballo, cadenzando il tempo con vigorosi schiocchi di mani.

Bella semplicità paesana.

A sera, fra le luci stinte dei lampioncini, che disegnano ombre gigantesche, risaliremo al cortiletto silenzioso per la tradizionale serenata agli sposi.

Il coro accorda dolcemente la chitarra ed accompagna sommesso, pieno di dolci modulazioni:

Quando la Nina vien dal Col del Moi
l'è bela come un fior de San Daniele.
La boca sua l'è dolza come el miele
e co' la parla canta i rosignoi...

— La leggenda di San Daniele, non la conosce?

E' accanto a me, sorridente e felice nel suo costume vistoso, la vecchierella che vuol goder di quella festa dei suoi figli.

— In fondo valle — mi racconta, stringendomi confidenzialmente una mano fra le sue — sorge una chiesetta, semplice, bella ed antica. In un fianco, dove l'ombra si proietta invitante, vi sono, a tratti di mezzo metro, tanti ciuffi d'erba e vi nascono fiorellini gentili. Questi fiori — continua — provi a trapiantarli, e moriranno... Per quante volte l'esperimento sia tentato, sempre l'esito sarà negativo. Crescono solo in quel luogo, tutti gli anni, a ricordare il passaggio di San Daniele, e i ciuffi d'erba sono le orme stampate dal suo piede. — Poi, sottovoce per non disturbar la serenata: — San Daniele protegge tutti i buoni....

Simpatica gente del Piave, gentile e sincera come le sue canzoni innamorate, che diventano anche mordaci, satiriche, e acquistano il sapore di un'egloga sospirosa e di uno strambotto ridanciano, a seconda dell'estro e dello stato d'animo di chi le ha composte.

Di chi? abbiamo detto. Forse di nessuno: sono del popolo, appartengono al suo innato estro musicale e canoro.

E non si dimenticano, come non si dimentica la semplice gente paesana, come non si dimenticano queste valli del Piave. Anzi, vi si ritorna, perchè la vita ama le repliche, lei che non si ripete mai.

LORIS FUMEI

I NUOVI MUSEI DI AREZZO

Per uno di quegli strani decreti del destino, che a città e Nazioni, sia pur a periodi alterni, affidano particolari missioni artistiche o storiche, sembra che la regione aretina, centro geografico assoluto d'Italia, abbia sempre avuto, nei tempi, aspetti ed importanza molteplici e speciali.

A cominciare dal periodo geologico, i bacini della Chiana e dell'Arno hanno offerto grandissimo interesse allo studioso per i loro giacimenti non solo, ma anche per i fenomeni di carattere idraulico che vi accaddero — quali lo svuotamento delle acque dalla piana di Arezzo, avvenuto non si sa se per naturale corrosione o per taglio artificiale del diaframma della stretta di Monte e l'inversione del corso della Chiana — e per i resti della fauna e della flora fossile che vi si rinvennero sempre in quantità notevole.

La preistoria nell'Aretino assume importanza non solo per il famoso cranio trovato all'Olmo — uno dei più antichi resti umani che sieno pervenuti fino a noi — ma anche per il rinvenimento di uno speciale tipo di armi ed oggetti dell'età della pietra.

Senza elencare qui le antiche opere d'arte, a dimostrare il particolare interesse archeologico del territorio basta ricordare la *Chimera*, la *Minerva*, l' *Aratore toscano*, celebri statue etrusche; i bronzi cortonesi e la miriade dei

UNO DEI LATERALI DELL'ARA FUNEBRE COL MITO DI ROMOLO E REMO (ETA' AUGUSTEA).

L'ANFITEATRO ROMANO CON L'EX-CONVENTO DI S. BERNARDO OVE OGGI E' SISTEMATO IL MUSEO ARCHEOLOGICO DI AREZZO.

bronzetti trovati nelle stipi votive (purtroppo oggi sparsi per i Musei d'Italia e dell'estero); le bellissime terrecotte ornamentali, pure etrusche, venute in luce nell'Aretino, ove in antico fiorivano industrie di tutti i generi. Gli storici latini ci narrano, infatti, che Roma, quando si accingeva alle sue grandi spedizioni militari, si riforniva specialmente in Arezzo di armi ed utensili. Nell'arte dei vasi, poi, appena si diffuse nelle officine ceramiche l'uso della vernice nera impermeabile, che permise la sostituzione dei caratteristici, ma rozzi e mal cotti, vasi di bucchero adoperati in Etruria, con quelli del tipo così detto etrusco-campano, Arezzo si distinse subito in questo ramo della produzione, favorita dai giacimenti delle finissime argille azzurre del suo sottosuolo. Le fabbriche si moltiplicarono, e più crebbero di numero e di fama quando la scoperta e l'uso di una vernice rosso corallo permise alla ceramica aretina di conquistare il primato nella tecnica e nella bellezza con i suoi prodotti, specialmente per quel nuovo tipo di vasi detti *sigillati*, perchè decorati con ornamenti a rilievo, ottenuti mediante punzoni o sigilli impressi nelle matrici, che si esportarono in tutto il mondo allora conosciuto, come

RITRATTO VIRILE IN CRISOGRAFIA.

(III Secolo dopo Cristo)

RUDERI DELL'ANFITEATRO COL LOGGIATO TRECENTESCO E LA CHIESA DI S. BERNARDO. (*Fot. Gaburri*)

ANGOLO DI UN CORTILE CINQUECENTESCO DEL PALAZZO PRETORIO. (*Fot. Gaburri*)

UNA SALA DEL MUSEO ARCHEOLOGICO: NEL CENTRO L'ARA FUNEBRE COL MITO DI ROMOLO E REMO. *(Fot. Gaburri)*

UNA SALETTA CON SCULTURE ARCAICHE ETRUSCHE E SEGNALI DI TOMBE.

la ceramica nazionale romana dell'epoca augustea. Il sottosuolo di Arezzo continuò ininterrottamente a restituire tesori archeologici di ogni genere d'arte, quali oreficerie, vetri, mosaici e sculture; ed anche nell'oscuro periodo di transizione fra l'epoca romana e quella bizantina altri rarissimi oggetti ed opere di pregio uscivano dalle mani ingegnose di artefici aretini, arrivando, sia pure in pochi esemplari, fino a noi.

Nell'epoca romanica, maestranze abilissime costruirono le magnifiche pievi, di cui quella aretina è il prototipo originalissimo e completo, usando la bella pietra azzurrognola delle circostanti colline come materiale di costruzione e di decorazione insieme.

Città guerriera, più che dedita ai commerci ed alle arti, e quindi non ricca, Arezzo non di meno eresse nel medioevo superbi e monumentali edificî, mentre per la sua posizione, che la faceva punto di incrocio delle scuole artistiche di Firenze, di Siena e di Perugia e luogo di transito dei loro artisti, potè far ornare le sue chiese e i suoi palazzi di opere insigni, dovute ai più rappresentativi di essi ed anche a maestri lo-

cali, fra i quali primeggiano nel duecento Margaritone, pittore ingenuo e pur originalissimo, e nel trecento Spinello.

Venne il Rinascimento, e gli Aretini, persistendo nella loro tradizione artistica, poterono commettere numerose opere ai maestri locali e della regione, molti dei quali sono fra i maggiori che abbia dato l'arte italiana.

E sebbene Arezzo sia stata per secoli una miniera inesauribile per gli amatori e gli antiquari di opere d'arte (si ricordi l'acquisto metodico delle opere di scavo da parte dei granduchi di Toscana) nonostante la rovina di edificî e la distruzione di opere avvenuta durante i lavori di fortificazione nel secolo XVI — per cui si adoperavano tutti i marmi antichi che si rinvenivano negli sterri per far calcina — Arezzo vanta ancora un patrimonio artistico di valore incomparabile, che, per fortuna, fu potuto salvare nel Museo della Fraternita dei Laici, antica Opera Pia cittadina, ed in altre collezioni private (notevolissima quella della famiglia Funghini) che oggi, per cessioni o per lasciti, sono passate in proprietà del Comune.

Costituite queste raccolte da un complesso di ben 30.000 pezzi, divisi in sessanta differenti gruppi poco decorosamente esposti, si presentava da tempo il problema di

UNA SALETTA CON ISCRIZIONI, URNETTE FUNEBRI ED OLLE ROMANE.

STELE SEPOLCRALE ETRUSCA IN MARMO (SECOLO VII A. C.).

STATUETTA FITTILE RAPPRESENTANTE UNA « EPONA ». *(Fot. Pichi)*

I PALAZZI PRETORIALI, OVE SONO SISTEMATI IL MUSEO MEDIOEVALE E LA PINACOTECA. (*Fot. Gaburri*)

un loro nuovo ordinamento, il quale, come tanti altri, ha trovato la sua migliore soluzione, nel clima del Regime, per volere del Podestà Senatore Occhini e per l'interessamento dei Soprintendenti Minto e Poggi.

Decisa la organizzazione di due Musei e una completa sistemazione della Pinacoteca, furono scelti a loro sedi lo stabile dell'ex-convento di San Bernardo, costruito sui ruderi di un anfiteatro romano, e lo storico Palazzo Pretorio, restaurati con un lungo seguito di lavori diretti dall'architetto aretino Giuseppe Castellucci.

Ma, oltre al problema delle sedi, si presentava quello dell'ordinamento delle collezioni, molto importanti ma troppo varie, fra le quali primeggiavano, nelle archeologiche, le rarissime serie di monete italico-etrusche (*aes grave*), che avevano per base l'asse librale, e le serie dei bronzi e dei vasi aretini (quest'ultima veramente unica); fra le medioevali, quelle dei sigilli, delle medaglie e, su tutte, quella delle maioliche, da considerarsi la più importante e completa fra quante se ne hanno in Italia.

Aggiungendo a queste collezioni gruppi scultorei e pittorici di grande pregio, è facile comprendere quanto questo complesso artistico fosse difficilmente amalgamabile e suscettibile di un buon ordinamento e di una razionale esposizione, data

IL PALAZZO PRETORIO VERO E PROPRIO, CON GLI STEMMI DEGLI ANTICHI PODESTA'. *(Fot. Gaburri)*

anche la grande irregolarità dei locali disponibili. Eppure — almeno, come ordinatore di quelle raccolte, io lo spero — i visitatori, abituati a considerare i Musei come un lungo e monotono seguito di aule, ove in genere troppo numerose si stipano le opere d'arte e le lucenti vetrine, saranno favorevolmente impressionati nel constatare che nella sistemazione dei Musei aretini, pur obbedendo a rigidi criterî cronologici ed artistici, si è cercato che ogni opera esposta si adattasse all'ambiente e che ogni oggetto d'arte riassumesse, per quanto possibile, la sua funzione ornamentale. Si poterono così ridurre le vetrine al puro necessario, curare che la bellezza degli ambienti non venisse offesa dalla suppellettile e che la maestosità degli edifici nulla perdesse per il loro adattamento alla nuova funzione.

Al Museo archeologico si accede, infatti, dall'Anfiteatro romano, poi per un braccio superstite dell'antico chiostro medioevale del convento, decorato di affreschi del pittore quattrocentesco Marco da Montepulciano; ed il chiostro con i grandiosi ruderi romani, formano un insieme monumentale e pittoresco.

Dai loggiati cinquecenteschi, dove sono disposti le iscrizioni ed i cippi romani e da cui si vedono l'area e le verdi e fiorite adiacenze dell'Anfiteatro, si entra nelle sale conventuali, di una

IL CORTILE ESTERNO DEL PALAZZO PRETORIO CON FRAMMENTI ARCHITETTONICI IN CORSO DI SISTEMAZIONE. *(Fot. Gaburri)*

FIASCA AMATORIA DI CASTEL DURANTE (1541). *(Arch. Fot. T. C. I.)*

semplice e bella architettura, in cui sono sistemate le raccolte etrusche; mentre altre salette, ricavate dagli ambulacri dell'Anfiteatro e popolate di frammenti e sculture in travertino e calcare, offrono un aspetto altamente suggestivo.

Nelle sale romane i mosaici fanno da pannelli decorativi o da sfondi alle sculture, che sono esposte senza soverchio ammassamento e su basi girevoli.

Nel piano superiore, i superbi esemplari dell'epoca fossile, che con quelli dell'età della pietra formano un gruppo a sè, non sono collocati, come generalmente si usa, entro grandi e fredde vetrine, ma adattati e intonati all' ambiente (stanze e pareti) con bell'effetto ornamentale. Non fu il bucranio, o teschio di bue, uno degli elementi decorativi dell'arte classica e rinascente?

Da altre stanze, poi, ove in vetrine sono conservati gli oggetti più preziosi, si può entrare nel secondo ordine di loggiati, da cui si gode la vista dell'intera città.

Il Museo medioevale ha sede nel Palazzo Pretorio: se i locali e le suppellettili sono naturalmente di carattere del tutto diverso, l'ordinamento delle raccolte è stato fatto

UN CORTILE MEDIOEVALE DEL PALAZZO PRETORIO. *(Fot. Gaburri)*

UNA SALA DELLA PINACOTECA. A DESTRA LA « MADONNA DELLA MISERICORDIA » DELL'ARETINO PARRI DI SPINELLO (1332-1409).

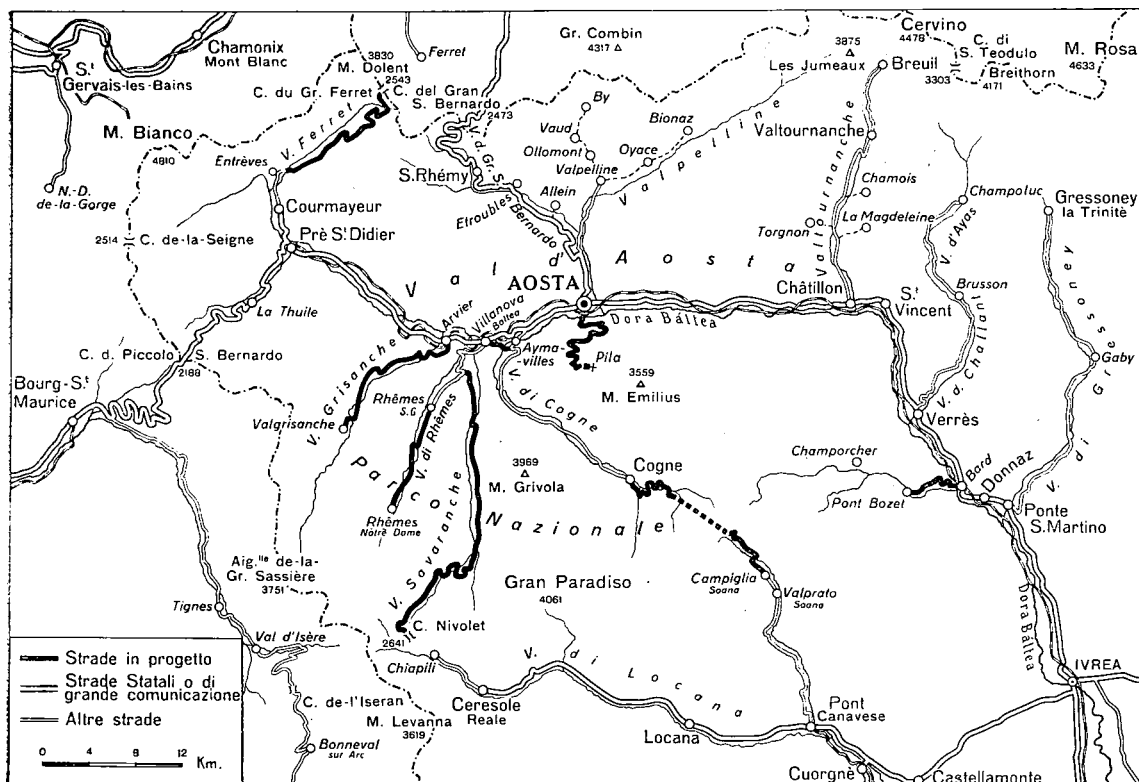
UNA SALA CON LE MAIOLICHE A RIFLESSI. *(Fot. A. Pichi)*

con gli stessi criteri. Il visitatore passa per cortili dalle pareti irte di bozzati delle antiche torri, o ingentiliti da eleganti colonnati, adorni di sculture, di stemmi e frammenti architettonici; per scale ampie o ripide; per stanze in penombra, tetre o severe, ma rese suggestive da camini, tabernacoli, panoplie d'armi e mobili massicci; per vaste sale dove la luce può modificarsi a volontà, perchè sia dolce negli ambienti ove sono esposti i quadri e viva nelle sale dove sono le terrecotte robbiane e le fulgenti meravigliose maioliche a riflessi.

Dalle numerosissime finestre, che hanno ancora i loro caratteristici sedili originali in pietra, si gode la vista dei monti, che circondano Arezzo come un anfiteatro; della campagna aperta e delle fughe di tetti e di logge; di scorci di vecchie vie e della selva di torri e di campanili, che si ergono sulla sagoma fiera della città.

Situata nel centro d'Italia, Arezzo dovrebbe essere molto più frequentata che non sia, da Italiani e forestieri. Ma la fama delle sue bellezze naturali ed artistiche cresce ogni giorno. La città si arricchisce di nuove attrattive e si valorizza. Ne è prova la creazione dei nuovi Musei.

ALESSANDRO DEL VITA

TESTA MARMOREA DI GUERRIERO (PRIMA META' DEL SEC. XIV).

CARTINA SCHEMATICA DELLA RETE STRADALE DELLA VALLE D'AOSTA, CON L'INDICAZIONE DEI PROGETTI PER STRADE TURISTICHE, DI ALCUNE DELLE QUALI SI FA CENNO IN QUESTO ARTICOLO.

IL PROBLEMA STRADALE VALDOSTANO

L'Istituto nazionale di economia agraria ha promosso da tempo accurate indagini per diagnosticare l'endemico malanno dello spopolamento montano in Italia. Queste ricerche differiscono magari nel metodo e nelle conclusioni, ma concordano nel dimostrare che i centri della depressione demografica corrispondono ai paesi più scomodi ed appartati, ove i flussi del progresso civile arrivano a rilento, per la scarsità dei collegamenti coi gangli vitali della regione.

La deficienza di strade rotabili acuisce i disagi della vita, per cui il reddito irrisorio dell'ingrato lavoro della terra infligge all'esistenza umilianti privazioni, quando nell'inerzia del lungo inverno non è la fame che bussa alla porta del tugurio, consigliando il rurale a scendere in pianura, o a emigrare all'estero.

I provvedimenti intesi ad inchiodare l'alpigiano alla sua terra, a far produrre, con gran fatica e gravi spese, poderi spezzettati di scarso rendimento — mentre altrove la stessa estensione di terreno produce il triplo, con minor spreco di forze e di denaro — sono antieconomici, e sarebbe dannoso volerne fare l'esperimento. La bonifica del monte e il riscatto del montanaro hanno come premessa un radicale cambiamento di sistemi, un deciso colpo di timone alla rotta dell'economia montana, che deve poter valorizzare tutte le sue specifiche risorse potenziali, diverse da luogo a luogo, e contemporaneamente armonizzarsi con le esigenze della vita moderna.

La gente reclusa negli sperduti paesi di montagna deve entrare nell'orbita dell'evoluzione sociale, deve poter usufruire dei beni largiti a tutti dalla progredita civiltà; la sua esistenza non deve svolgersi ad un livello troppo inferiore al tenore di vita degli abitanti dei centri urbani. Ora l'unico mezzo per assicurare scambi economici e culturali fra le popolazioni urbane e montane consiste nel perfezionare la rete delle vie di comunicazione, sistemando le strade esistenti e costruendone di nuove, per modo che ovunque, almeno nei principali centri di abitazione permanente, possano circolare senza intoppi i moderni automezzi, per trasporto di merci e di persone.

Nelle zone alpine intersecate da fitta rete stradale il movimento demografico tende a stabilizzarsi e a seguire in certi casi una linea ascenden-

L'ALTA VALLE D'AYAS E IL MONTE ROSA (M. 4633). *(Fot. dell'A.)*

CHAMPORCHER (M. 1427) NELLA PITTORESCA VALLE OMONIMA. *(Fot. dell'A.)*

IL PIANO DEL NIVOLET NELL'ALTA VALSAVARANCHE. SULLO SFONDO, LA GRIVOLA (M. 3969). *(Fot. dell'A.)*

te, a causa di una più diffusa distribuzione di benessere, da attribuirsi appunto al tornaconto che tutti ricavano dall'intensificazione del traffico.

Queste verità essenziali, ed altre analoghe considerazioni si affacciarono alla mente di S. E. il Prefetto di Aosta, quando s'indusse a compiere ripetuti sopraluoghi nei paesi più disagiati della valle, dove giunge a mala pena una sassosa mulattiera, e dove la vita è tutta un martirologio di stenti e di privazioni. Il Capo della Provincia si convinse che il deprecato decadimento della popolazione valligiana, rivelatosi in modo allarmante nel recente censimento, e tuttora in atto per il crescente sbilancio tra nascite e decessi, era imputabile più che altro al deprimente isolamento in cui si trovano ancora troppi paesi valdostani, privi di rotabile di allacciamento con la camionabile di fondo valle e con la ferrovia. Di conseguenza, l'economia di questi derelitti centri abitati si affida tutta al reddito aleatorio dell'industria pastorale, integrata magari dalla scarsa produzione dei magri campicelli di segale e di patate, mentre le altre risorse naturali del luogo rimangono trascurate e improduttive.

Per queste osservazioni S. E. il Prefetto di Aosta, d'intesa col Federale, decise di affrontare in pieno il sempre differito problema della viabilità valdostana, chiamando a raccolta autorità provinciali e tecnici competenti, allo scopo di esaminare collegialmente gli aspetti sociali ed economici del complesso problema ed escogitare i mezzi per avviarlo a soluzione.

Il convegno ebbe luogo in Aosta il 2 ottobre XIV. Le discussioni assunsero un tono di alto interesse, per la specifica competenza dei numerosi partecipanti, che rappresentavano l'Esercito, il Ministero delle Comunicazioni, l'Azienda Autonoma Statale della Strada, l'Ente Nazionale per il Turismo. Le ampie relazioni, pubblicate sui giornali, misero in evidenza la innegabile importanza del raduno, che servì ad eliminare idee contrastanti, a stabilire una specie di graduatoria fra i molti progetti che si contendono la priorità di attuazione e ad impostare le direttive per una ulteriore trattazione. Lo scatto al movimento è dato; ora la Federazione dei Fasci di Combattimento e l'Ente Provinciale per il Turismo vigileranno affinchè le mete vengano raggiunte con fascistica risolutezza.

Esponendo lo stato presente del sistema stradale valdostano, il Prefetto sostenne che le proposte di miglioramento a questa lamentevole situazione debbano mirare, in primo luogo, a soddisfare le necessità logistiche della popolazione, e quindi anche i progetti a fini turistico-sportivi non debbono prescindere dallo scopo pratico e umanitario di venir incontro ai bisogni degli alpigiani. Prima di profondere milioni a tracciar

RHÊMES NÔTRE DAME: IN FONDO, LA GRANTA PAREI (M. 3473). *(Fot. dell'A.)*

LE GRANDES IORASSES (M. 4205). *(Fot. dell'A.)*

piste da montagne russe per rupi e ghiacciai, occorre riattare le strade esistenti, per adeguarle al traffico dei moderni mezzi di locomozione, e per allacciare alle arterie di fondo valle alcuni dei dodici Comuni valdostani, ancora costretti a servirsi di antiquate mulattiere.

Due sono le strade di primaria importanza, che necessitano di una urgente e definitiva sistemazione, le rotabili di Valtournanche e di Cogne.

— La rotabile Châtillon-Valtournanche, che data dal 1878, fu più volte danneggiata da frane ed alluvioni. Nell'ante-guerra, al tempo delle diligenze e delle ansimanti autocorriere, poteva magari bastare; ma nel 1925, in seguito ai grandiosi lavori avviati nella valle del Marmore, per la captazione di ingenti forze idriche, fu racconciata da cima a fondo, per renderla praticabile ai pesanti traini, che trasportavano le macchine alle centrali.

Nel 1934, fu aperto al traffico il nuovo tronco Valtournanche-Breuil, che diede subito lo scatto a una poderosa e complessa attrezzatura turistico-sportiva nella conca del Cervino, ove non tardarono ad accorrere folle di forestieri d'ogni paese. Ma l'intenso movimento di automobili che ne è derivato (fino a 5 e 600 macchine al giorno), è stato un collaudo abbastanza disastroso per la strada consortile, la cui efficienza si è dimostrata impari al bisogno, dando luogo a frequenti intralci della circolazione, senza contare il logorìo subi-

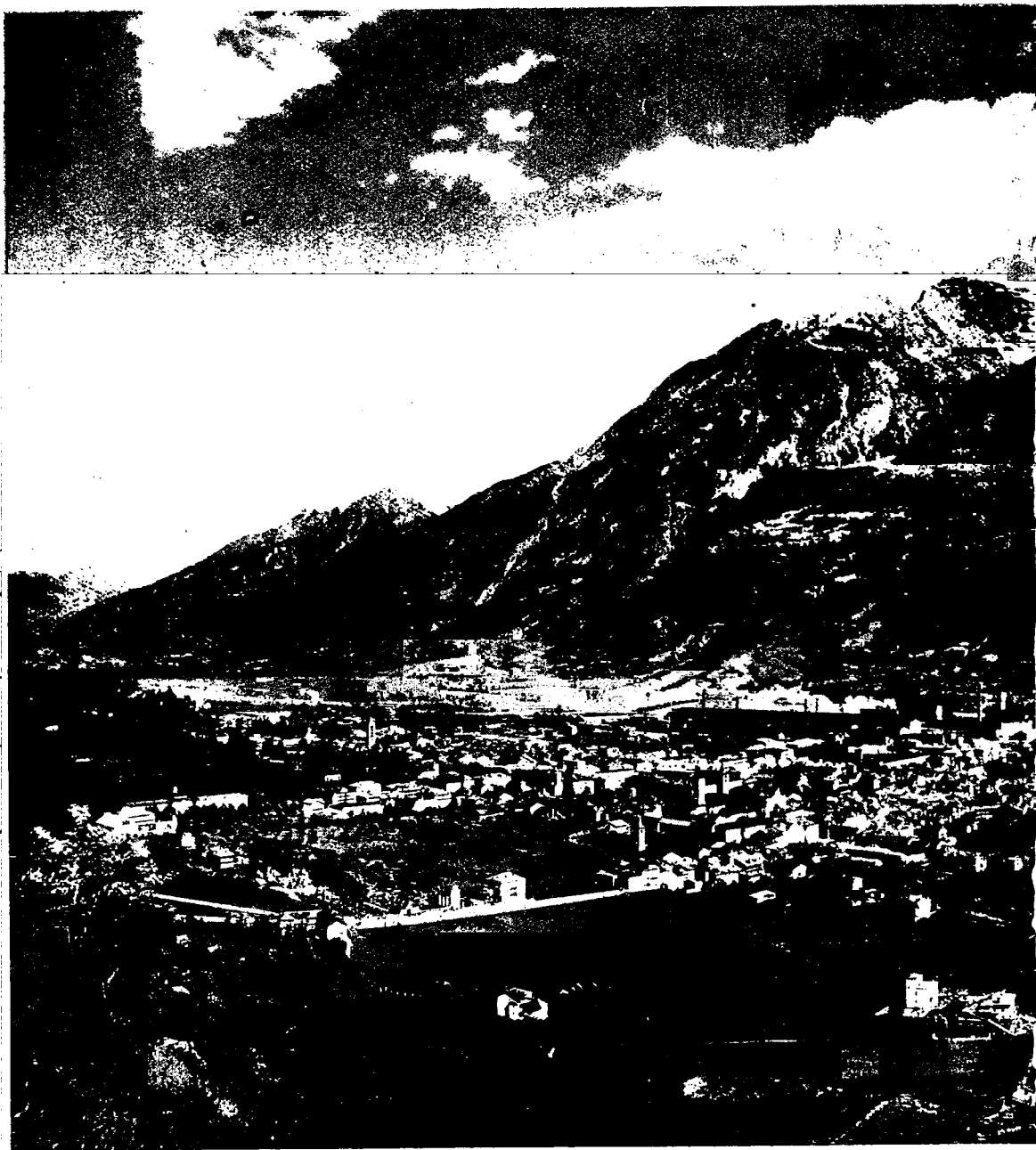
LA VAL FERRET VISTA DAL COL DU GRAND FERRET. *(Fot. dell'A.)*

to dalla massicciata, che dovrà essere riassettata quasi totalmente. Per adeguarla alle esigenze del traffico attuale, che aumenterà di anno in anno, sono indispensabili costosi lavori di sistemazione, che il Consorzio non è in grado di affrontare; anzi, senza il provvido intervento dell'Amministrazione provinciale di Aosta, esso non potrebbe neppur provvedere ad una elementare manutenzione della strada, e tanto meno a tenerla sgombra dalla neve durante l'inverno.

In considerazione dell'importanza nazionale che sta assumendo il centro turistico sportivo del Breuil, verso cui converge un complesso di cospicue attività economiche, risulta evidente la necessità che la strada di accesso, indispensabile a tenere in movimento queste attività, sia adeguata alle prestazioni che deve compiere, e dal momento che il Consorzio non ha la possibilità di prendere a carico il gravoso onere corrispondente, si impone il passaggio della camionabile Châtillon-Valtournanche-Breuil all'A. A. S. S.

— La rotabile di Cogne era rimasta fino al 1916 una semplice mulattiera, accessibile a minuscoli carretti. In tale anno, le famose miniere di ferro, rivelatesi di eccezionale potenza, passarono in proprietà alla Società Ansaldo, che provvide d'urgenza a trasformare la mulattiera in camionabile, valendosi della manualanza dei prigionieri di guerra. In prosieguo di tempo, per il trasporto rapido ed economico del minerale di ferro agli alti forni di Aosta venne costruita la ferrovietta elettrica del Drinc e la teleferica Acque Fredde-Aosta; per cui, subentrata la Società Cogne, si trovò più spiccio servirsi di questa linea diretta, abbandonando senz'altro la costosa manutenzione della strada Aymavilles-Cogne.

La strada di Cogne è intercomunale nei tratti seguiti dal tracciato dell'antica mulattiera, e di proprietà privata della Società Cogne nei tratti costruiti ex-novo, deviati per attenuare le rampe o per tagliare oziosi tornanti. In questa strana situazione giuridica, nessun ente si è sentito in dovere di sobbarcarsi ad una buona manutenzione della strada, finora limitata, con espedienti escogitati di volta in volta, allo stretto necessario, per impedire l'interruzione del transito.

Per il fatto che immette in una zona mineraria fra le più ricche d'Italia, dalla quale si estrae il miglior ferro per la produzione degli acciai speciali, indispensabili alle macchine di pace e di guerra, la strada di Cogne incide, in certo senso, sulla stessa economia nazionale. Si aggiunga la convenienza di favorire il promettente sviluppo della stazione climatica di Cogne, sempre più ricercata per villeggiatura estiva, e meta in voga del turismo internazionale. Non va poi dimenticato che la strada di Cogne penetra nel cuore del Parco Nazionale del Gran Paradiso, incomparabile riserva faunistica e floreale, che non ha eguale nella catena delle Alpi. Il Parco, oltre ad

TRACCIATO DELLA ROTABILE CHE DA AOSTA SALE A CHARVENSOD (M. 746) ED A PILA (M. 1914).

essere un laboratorio sperimentale per ricerche scientifiche, dovrebbe costituire una impagabile attrattiva turistica, e quindi una risorsa economica d'un certo rilievo, ove si sapesse mettere in evidenza il suo lato panoramico.

Come si vede, non mancano buone ragioni per un logico trapasso della strada di Cogne all'unico Ente in grado di provvedere alla sua definitiva sistemazione, l'Azienda statale.

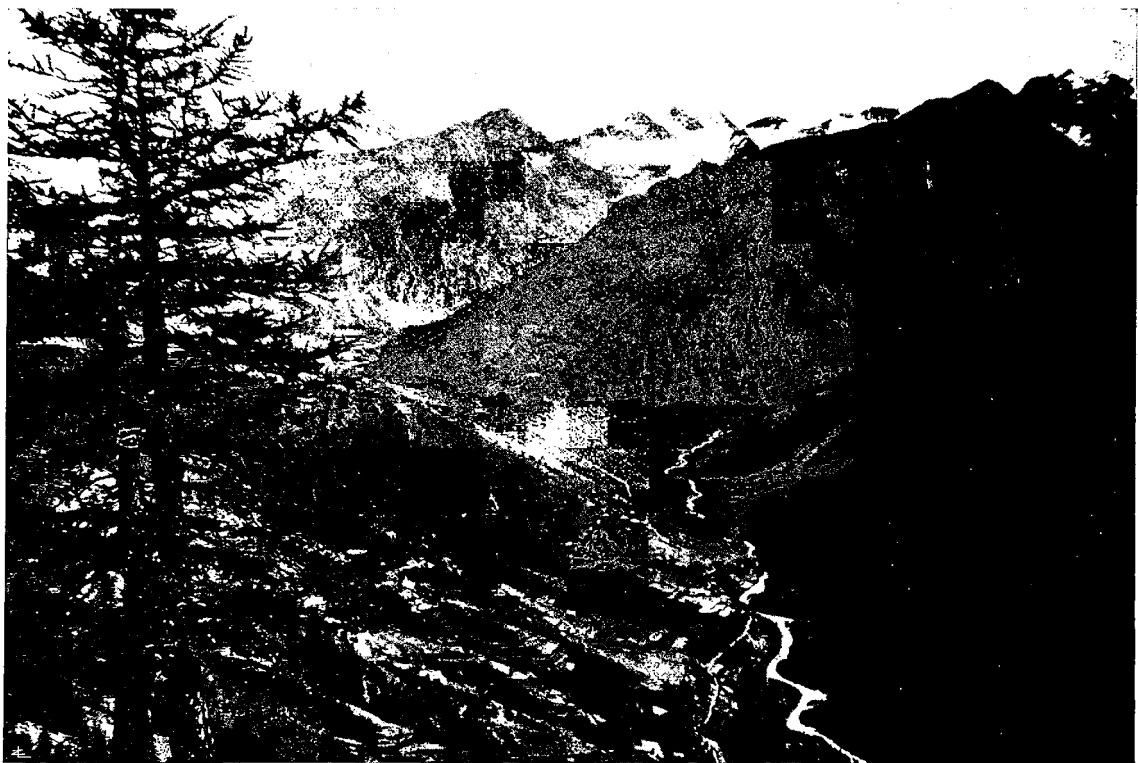
Nel convegno d'Aosta sono stati illustrati progetti di strade prevalentemente turistiche, alcuni dei quali si conciliano con le esigenze pratiche della popolazione. Non sembra, infatti, ammissibile che si possa proporre la costruzione di una strada d'alta montagna, con una spesa di decine di milioni, per tenerla aperta due o tre mesi all'anno, senza che la gente del luogo ne tragga un qualsiasi vantaggio diretto.

Strade di grande utilità per l'economia valdostana sarebbero:

1) *L'autostrada di Cogne.* Il progetto elaborato

(Fot. G. Brocherel)

dall'ing. L. Ramallini, relativo ad una autostrada di 9 metri di larghezza, tra Villanova Baltea, Cogne e Pont Canavese, con sviluppo di circa 50 chilometri e spesa approssimativa di 40 milioni, ha per premessa il traforo del Monte Bianco. L'idea sorse appunto anni addietro, quando si dava per imminente il primo colpo di piccone alla galleria, che doveva collegare Courmayeur con Chamonix. Il progetto, patrocinato, pare, dalla città di Torino, ha per scopo di mettere in diretta comunicazione la capitale del Piemonte col nuovo sbocco transalpino, evitando il giro per Aosta, Ivrea e Chivasso, col risparmio di circa 40 chilometri. Innegabile vantaggio ne trarrebbero il Canavese occidentale, la valle di Cogne e l'alta valle d'Aosta.

Il grandioso progetto, però, è tale da prestare il fianco a critiche da parte dei tecnici. Il tracciato percorre una zona soggetta a frequenti franamenti di terreno, ed è battuta dalle valanghe: per evitare gli intralci alla circolazione, la strada dovrà internarsi in numerose gallerie, scava-

LA VALLE DI COGNE: A SINISTRA IL COLLE DELL'ARIETTA, DOVE DOVREBBE PASSARE LA GALLERIA DI VALICO DELLA NUOVA STRADA.

te nella roccia o costruite artificialmente in muratura con innumerevoli e costose opere d'arte. Non è però questo un motivo per sconsigliarne la costruzione, ove non faccia difetto un adeguato finanziamento.

Considerata l'autostrada come fattibile, si osserva che il vantaggio della brevità del percorso sarà alquanto ridotto per la minor velocità degli autoveicoli, in considerazione della pendenza e delle curve della sede stradale, che dovrà necessariamente sposare tutte le pieghe delle valli di Cogne e Soana.

Comunque, malgrado le difficoltà di costruzione e dei supposti inconvenienti di percorso, è da augurarsi che l'autostrada Villanova Baltea-Pont Canavese si faccia, magari con programma ridotto, e indipendentemente dal traforo del Monte Bianco, sulla cui sollecita esecuzione non c'è da farsi soverchie illusioni.

2) *La strada internazionale per il colle Ferret.* Il primo progetto, steso dall'ing. Baggi, data dal 1905. Usufruendo la carrettabile esistente, convenientemente sistemata, che risale la val Ferret per circa 14 chilometri, il previsto nuovo tracciato raggiungeva la quota di m. 2543, sulla dorsale spartiacque di confine, mediante 22 tornanti, con sviluppo di km. 11 e pendenza massima del 9 %. Si trattava, beninteso, d'una semplice carrozzabile, con carreggiata di 5 metri, che in certi tratti poteva essere ridotta a 4. Il bel sogno, vagheggiato da alcuni pionieri di Courmayeur, svanì presto nell'indifferenza del pubblico, e solo dopo un trentennio riappare all'ordine del giorno.

Un altro progetto è stato studiato di recente dall'ing. Locchi, il quale si è preoccupato di evitare la girandola dei tornanti sotto il colle, sviluppando il suo tracciato sul fianco sinistro della valle, all'inizio della quale si stacca dalla rotabile attuale, per alzarsi insensibilmente fino a portarsi a livello del valico, mediante due sole voltate terminali. Bisogna riconoscere che questo tracciato è seducente, perchè, oltre alla pendenza uniforme che influisce sul rendimento dei motori, presenta l'impagabile vantaggio della vista spettacolosa sulla catena del Monte Bianco, e per una strada turistica è questo un requisito che conta moltissimo. Ma il rovescio della medaglia non è trascurabile. Prima di tutto, il progetto Locchi importa un maggior costo in confronto al tracciato di fondo valle; in secondo luogo, gli utenti dei maggenghi e degli alpeggi ne trarrebbero uno scarso tornaconto, e la val Ferret non si popolerebbe di ville e di alberghi, com'è probabile che avvenga, ove una camionabile internazionale la percorresse da cima a fondo. Occorre aggiungere che, tracciata attraverso pendii più o meno declivi, in terreni franabili, la strada richiederà una manutenzione alquanto onerosa,

L'ASPRO TERRENO ROCCIOSO PER CUI DOVREBBE PASSARE LA PROGETTATA CAMIONABILE DI VALGRISANCHE. (*Fot. dell'A.*)

senza contare che la sicurezza del transito potrebbe essere compromessa dalle slavine di detriti staccate dagli acquazzoni.

Per ovviare a questi inconvenienti e per limitare la spesa a una cifra che, per la sua quota parte, possa essere assunta a suo carico dal comune di Courmayeur, l'ing. E. Devoti di Aosta ha approntato un progetto che contempla, per così dire, un programma ridotto, e quindi attuabile a non lunga scadenza. La strada seguirebbe più o meno il tracciato di fondo valle previsto dal progetto Baggi, salvo le necessarie rettifiche, per adattarla alle esigenze dei moderni automezzi. La novità escogitata dall'ing. Devoti consiste nell'eliminare ben 19 dei 22 tornanti previsti dal Baggi, mediante lo scavo d'una galleria nella roccia, da quota 2075 sul versante italiano, a quota 2200 su quello svizzero, con pendenza uniforme del 5 % verso l'Italia. La galleria accorcerebbe il percorso della strada in territorio italiano di circa km. 8.500; risultato oltremodo soddisfacente, che costituisce un elemento di preferenza in confronto agli altri progetti concorrenti.

Sul versante svizzero esiste già una buona rotabile, che da Orsières raggiunge la quota m. 1805, ai piedi del colle di Ferret; basterebbe prolungarla per circa 4 chilometri fino all'imbocco nord della galleria. Abbiamo buone ragioni per credere che le autorità cantonali del Vallese si affretterebbero a dar mano a questi lavori, non appena sul versante di Courmayeur echeggiasse il primo colpo di mina.

La camionabile internazionale di val Ferret potrebbe allinearsi fra le più spettacolose strade turistiche delle Alpi, ed avrebbe l'innegabile vantaggio di rimanere aperta per almeno sette mesi all'anno, mentre i valichi del Grande e del Piccolo San Bernardo non lo sono che per quattro.

E non solo Courmayeur, ma tutta la valle di Aosta sarebbe avvantaggiata dal traffico circolante per questo nuovo sbocco di scambi italo-elvetici, poichè dalla vicina Chamonix e dal finitimo Vallese traboccherebbero a migliaia i turisti al di qua del confine.

Nel convegno d'Aosta si ventilò pure l'idea di allacciare la strada di Val Ferret con altra rotabile diretta in senso opposto, verso la Savoia per il colle di La Seigne (m. 2512), allo scopo di chiudere l'anello per il vero giro di gran turismo attorno al Monte Bianco. Questo bel progetto implica purtroppo interferenze militari e politiche, per cui val meglio aspettare che gli eventi lo maturino.

3) *La Strada di Pila.* Fra i tanti progetti imbastiti, che sonnecchiano da anni nei polverosi scartafacci degli uffici provinciali, quello d'una rotabile da Aosta a Pila è passato in un batter d'occhio dallo studio dell'ingegnere al sonante can-

tiere. Il primo tronco Aosta-Charvensod è già in servizio, il secondo è nelle mani dell'impresa costruttrice, il terzo ed ultimo andrà in appalto nel 1938. Cosicchè, la strada di Pila, che comporta uno sviluppo di circa 17 chilometri e una spesa che si aggira sui tre milioni, potrà essere aperta al pubblico fra tre o quattro anni al massimo.

Pila è un alpeggio, situato a 1914 metri di altitudine, sulla soglia d'un vasto anfiteatro di pascoli, che s'incava sul versante nord-occidentale del massiccio dell'Emilius. Da gran tempo, gli estesi campi di neve ne avevano fatto il ritrovo preferito per gli sciatori aostani, e da quando funziona la Scuola Militare di Alpinismo, è lassù che si praticano le esercitazioni coi pattini da neve norvegesi. Oltre a godere ottima ed abbondante neve per circa quattro mesi all'anno, Pila si presta come punto di partenza per innumerevoli gite sui monti sovrastanti, e per traversate nella valle di Cogne, senza contare il superbo panorama che si abbraccia da quell'altura e che spazia dal Monte Bianco al Monte Rosa.

Praterie costellate di fiori alpini, vicinanza di folte pinete, vista meravigliosa sulle Alpi Pennine, fanno di Pila una località oltremodo propizia per villeggiatura estiva. Le rustiche baite dei pastori ben presto lasceranno il posto a gruppi di alberghi e di ville, che non tarderanno a fare del luogo un abitato permanente. In previsione di ciò, accorti speculatori stanno già accaparrando lotti di terreno, e svariati progetti sono pure sbocciati per funivie, slittovie, sciovie e trampolini, allo scopo di attrezzare coi più moderni apprestamenti tecnici il sorgente centro turistico.

4) *Le Strade turistiche trasversali.* Nella riunione più volte ricordata è stata lanciata la seducente idea di collegare le valli laterali di Gressoney, Ayas, Valtournanche e Valpelline, sulla sinistra idrografica della Dora Baltea, e di Champorcher, Cogne, Valsavaranche, Rhêmes e Valgrisanche, sulla destra, con strade camionabili a saliscendi, che scavalchino i contrafforti divisorî. Si tratterebbe di una specie di giro periferico della valle d'Aosta, passante vicino e in vista dei colossi alpini.

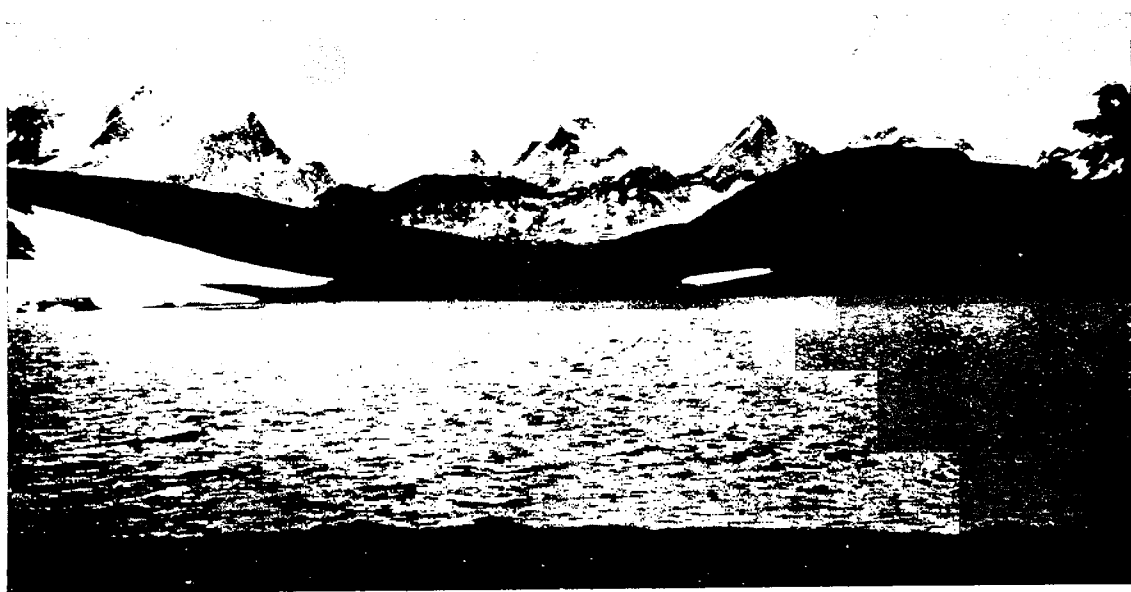
Noi pensiamo che questo grandioso progetto di strade turistiche trasversali, tracciate con suggestivo effetto sulla carta, debba essere ridotto a proporzioni che non diano le traveggole: invece di inseguire i voli della fantasia, è preferibile non perdere il contatto con la soda realtà, e magari col buon senso.

Riassumendo le considerazioni esposte innanzi, ci sembra non inutile insistere sul basilare criterio al quale deve ispirarsi qualsiasi progetto stradale da attuarsi: contribuire a valorizzare le risorse naturali dei luoghi attraversati, stimolare le sopite attività agricole e artigiane ingenite della popolazione valligiana, allo scopo di migliorarne le condizioni economiche, sollevandone il tenore di vita e il livello etico. Tanto meglio se la strada, ottemperando a queste imprescindibili finalità umanitarie e sociali, riuscirà anche ad esercitare una attrazione per svaghi turistici, grazie alle magnifiche attrattive del paesaggio alpino, nella cui stupenda cornice la rotabile svolge il suo nastro.

GIULIO BROCHEREL

BRUSSON. *(Fot. dell'A.)*

GRESSONEY SAINT JEAN E IL MONTE ROSA (M. 4633). *(Fot. dell'A.)*

IL LAGO ROSSET: NELLO SFONDO, IL GRAN PARADISO (M. 4061). *(Fot. dell'A.)*

LO SCAPIGLIATO TRANQUILLO CREMONA

PAVIA, 10 APRILE 1837
MILANO, 10 GIUGNO 1878

Cento anni dalla nascita e sessant'anni ci separano ormai dalla morte di Tranquillo Cremona, ma la più profonda separazione è posta dalla diversità del nostro tempo, che scorre tra due rive: la riva calma dell'Ottocento poetico e la sponda agitata del Novecento dinamico. Non sembra che ogni cosa sia mutata? L'elenco delle differenze è completo. Dagli usi e dai costumi ai sentimenti e ai sensi, dai piaceri ai dolori, dalle speranze alle delusioni, dai pensieri e dai desideri ai propositi, tutto appare diverso in un ambiente così trasformato, che si stenta davvero a rammentare come erano o a immaginare come fossero le persone e le situazioni di mezzo secolo fa. E se la pietra di paragone di un'epoca sono i caratteri e le aspirazioni dei giovani, paragonate lo studente fantastico, l'artista distratto, l'operaio utopistico, la sartina sentimentale del milleottocentosettantotto allo studente sportivo, all'artista razionale, all'operaio politico e alla sartina spregiudicata del nostro millenovecentotrentasette: il mutamento è troppo palese.

Fissati nell'idea che la sostanza delle cose, ad onta delle apparenze variabili, non cambia, taluni moralisti della virtù costante e del vizio permanente si richiamano alle somiglianze che persistono sotto alle differenze, dimenticando che la storia è fatta di variazioni. Che importa, per esempio, la sentenza che tutto il mondo è paese, quando l'esperienza ci mostra viceversa che ogni paese ha

TRANQUILLO CREMONA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

il suo proprio clima fisico e morale, che ci farà gelare fisicamente, come accade in Siberia, o moralmente sudare, come non diremo dove? Non altrimenti la pretesa che l'uomo è sempre quello sotto ogni parallelo storico non regge. Un Egiziano dell'antico impero o del nuovo non s'accorda in nulla con un Greco dell'età di Pericle. Un Italiano del Trecento ha poco da spartire con uno del Seicento. E la medesima incomparabilità, per quanto attenuata, sussiste, per concludere, tra un ambrosiano tipico della seconda metà dell'Ottocento e un milanese generico di questo primo Novecento.

Per celebrare simpaticamente il primo centenario della nascita di Tranquillo Cremona si dovrà anzitutto raggiungere la riva ottocentesca, che sorge là, davanti agli occhi della mente, quale una memoria circonfusa di nostalgie, poichè la condizione preliminare per intendere il genio e il significato di un artista memorabile è quella di ricostituire la specie e l'atmosfera dell'ambiente in cui egli ha vissuto ed operato. Si sgombrino perciò idealmente dei loro traffici attuali le vie di Milano, si spengano le luci elettriche che le attraversano, e al posto delle botteghe sgargianti e dei caffè tumultuosi si immagini la presenza remota delle botteghe scure e delle osterie cavernose d'una volta, seguendo col pensiero il

MELODIA. *(Raccolta M. Rossello, Milano)*

defilare delle case più povere di adesso nei quartieri degli artigiani e dei palazzi neoclassici più superbi di ora nelle contrade dei patrizi, con l'illusione di vederne uscir fuori l'immortale genìa di Carlo Porta: il disgraziato « Giovannin Bongee », lo sventurato « Marchionn di gamb avert », l'ameno Don Gliceri « el pret de casa » della marchesa Paola Travasa. Col mutar della scena anch'essi mutano i sensi ed i rumori circostanti, e la forma del passato locale si ricompone suggestivamente, come quando si capita sull'alba o nel crepuscolo in un angolo morto di un'antica città di provincia rimasto intatto ed immutato, che sembra di essere tornati indietro nel tempo. E se avvenga che una campanella lasci cadere nel silenzio l'ora che ritorna, la presenza remota delle cose rimaste e trapassate acquista la profondità immateriale di un incantesimo della memoria.

Così a Pavia, dove lo spazio in certi luoghi ha trattenuto il tempo, ascoltando una voce od un rintocco, o il romorio del fiume sotto il ponte sul Ticino, mi accadde di fantasticare: qui, nel 1837, nasceva quel geniale romantico pittore Tranquillo Cremona, che doveva trascorrere la sua fortunata adolescenza tra gli ultimi fervori del Romanticismo neoclassico e neopatriottico, da cui si erano sprigionate le glorie di Vittorio Alfieri, di Parini e Foscolo e Canova e Manzoni, e i primi ardori del Risorgimento, in cui risplendevano gli occhiali politici di Camillo Cavour, la chioma flava di Giuseppe Garibaldi, lo sguardo di Giuseppe Mazzini, il cuore di Ippolito Nievo. Immaginate l'entusiasmo dei giovani rapiti dalla corrente degli eventi portentosi, corrente di sangue e di pensiero, di quegli anni poetici e patriottici, e quanto se ne dovette entusiasmare il giovinetto Cremona, che vide certamente nel cielo di Pavia il mistico riverbero delle Cinque Giornate di Milano. Romanticismo e patriottismo costituivano una sola poesia ed una sola azione. Emilio Praga, il poeta della Scapigliatura lombarda, ha reso acutamente l'atmosfera ottocentesca e risorgimentale di quell'adolescenza:

SULLA LAGUNA. *(Disegno)*

Blanda infanzia! Mia seria adolescenza!
Io vi chiamo Manzoni!
Dalla sua cetra ebbero forse essenza
Le mie poche canzoni!

Sospeso al labbro della madre pia
che mi leggea gli *Sposi*,
Le prime perle dell'Arte ch'è or mia
In fondo al cor deposi!

Oggi piangendo vi rammento insieme,
O mia madre, o Poeta!
Ella che vive di fede e di speme,
Te arrivato alla mèta!

. . . . Oh! eran belli i tuoi tempi,
Goëthe, Foscolo, Porta!
Una falange di sublimi esempi,
Una olimpica scorta!

Questo il fondo retrospettivo del quadro in cui si plasma la figura di Tranquillo Cremona, fondo che contrasta coi pri-

STUDIO PER « I CUGINI » *(Disegno)*

mi piani, dove l'armonia tra l'arte e la vita, tra il pensiero e l'azione, tra la speranza e la realtà, si rompe sotto i colpi di una nuova esperienza pessimistica, e sorge « La Scapigliatura », pittoresca denominazione di quel gruppo d'artisti lombardi che vissero di sogni e di delusioni disordinate:

Noi vaghiam nell'Ignoto. I figli siamo
Del dubbio (oh i grandi estinti!),
Siamo i reietti, i fuggiti da Adamo,
Dal ciel, dal fango vinti!

come poetava ancora Emilio Praga, preludiando:

Noi siamo i figli dei padri ammalati,
Aquile al tempo di mutar le piume,...

Tormentosi versi esclamativi, che ci fanno porre la domanda: che cosa era accaduto nello spirito della generazione uscita dal Risorgimento, e che aveva partecipato od assistito al suo vittorioso divenire, perchè si desse un mutamento così radicale nella sensibilità degli artisti? L'ideale patriottico era stato realizzato, l'unità d'Italia era un fatto compiuto, il 1870 ci aveva dato Roma capitale. Ma forse il cambiamento intervenuto nella politica, il congedo degli animi, l'improvviso premere dei problemi economici e sociali, che rappresentavano altrettanti arresti di uno slancio illimitato nel momento in cui durava, e l'incresciosa ripresa della vita ordinaria nel cerchio delle circostanze normali, insieme col disprezzo della mediocrità, provocarono quel mutamento che attestava d'altronde l'inesauribile idealismo degli artisti e l'inguaribile romanticismo dell'epoca.

La Scapigliatura rappresentava questo stato d'animo diffuso nel gruppo degli artisti lombardi che lo componevano liberamente, senza costituire una scuola, ma solo una tendenza complessiva, una specie di congenialità diffusa, che comprendeva pittori, scultori, prosatori e poeti e musicisti: Cremona, Ranzoni, Giuseppe Grandi, Carlo Dossi, Giuseppe Rovani, Emilio Praga, Cletto Arrighi, Iginio Tarchetti, Alfredo Catalani, e i pubblicisti Luigi Perelli e Primo Levi l'Italico, audaci difensori e acuti interpreti di quel movimento. « Avevo appena, adolescente ancora, spiccato il volo dal nido, — ricordava Primo Levi in un suo scritto, da cui tolgo questo passo che vale meglio di ogni altra descrizione, essendo una testimonianza, a ricreare tutto quell'ambiente artistico e giornalistico — e l'istinto mi aveva portato ad un ambiente in cui ferveva la vita intellettuale più vivace di quella Milano che teneva allora

POVERO MA SUPERBO! *(Raccolta Valdata, Milano)*

tanto ad essere e a dirsi la *capitale morale* dell'Italia nova. Politica, letteratura, musica, arti grafiche si fondevano e si confondevano spesso nelle tendenze, non di rado nelle persone. Cletto Arrighi era ancora il direttore della *Cronaca grigia;* e, originalissimo com'egli era nelle manifestazioni del carattere ancora più che in certe forme della sua produzione intellettuale, la sua casa era il centro di quanti spiriti irrequieti si agitavano allora in Milano. Dalle sue finestre, che

STUDIO PER « IL FALCONIERE ». *(Raccolta A. M. Turri Gallina, Milano)*

guardavano il Corso, si vedeva passare tutta la vita milanese; le dimostrazioni contro la Regia e pel processo Lobbia, che avevano da poco condotto al forte Bormida tutti, o quasi, i redattori del *Gazzettino Rosa*, sicchè il giornaletto di Via San Pietro all'Orto, a cui non era valsa la vicinanza della magna *Gazzetta*, aveva dovuto sospendere le sue pubblicazioni; e agli abbonati veniva data in cambio la *Cronaca grigia* appunto; la gran dama, che non disdegnava ancora di ammantarsi nel velo, e la *madamin*, che, ahimè! non esiste più; l'ora dell'Hagy, che conduceva Rovani, dal tipico cilindro e dal *kapp* leggendario, e l'ora del Rainoldi, che conduceva i *viveurs* più eleganti; il lusso quotidiano degli equipaggi e i carri del carnevalone. Mentre di fuori si compieva il grand'arco della Galleria, si iniziavano le demolizioni di Piazza del Duomo con quelle dell'isolotto del Rebecchino, e duravano ancora i rimpianti per quella del Coperto dei

SORRISO. *(Raccolta Della Torre, Milano)*

Figini, in quelle due stanze dove Cletto Arrighi riceveva, amministrava e scriveva, dove si ammucchiavano le edizioni dei suoi libri e i volumetti dell'almanacco *L'Arte di viver bene*, si fecondava, grazie alla eredità, presto sfumata, dello zio Bernardino, l'idea del teatro milanese. Vi compariva ogni tanto, pallido e stralunato, il poeta delle *Penombre*, che aveva da poco lasciato il pennello per la penna, e che la *Cronaca grigia* aveva acclamato, mentre si apprestava a rivelar Carlo Dossi; e Gigi Perelli vi portava, coi manoscritti da giudicare per la *Palestra letteraria*, il sorriso e lo spirito della sua fresca gioventù, mentre le freddure di Carlo Airaghi facevano venire i brividi anche d'agosto; i tipi più strampalati d'Italia, attirati come dal vischio dalla originalità del padron di casa, che ne restava spesso invischiato, vi facevan fuggevoli apparizioni, e belle figure di donna vi avevano posto... Polemiche feroci per cause che le va-

ATTRAZIONE. *(Galleria d'Arte Moderna, Milano)*

levano, e frequenti duelli per futili pretesti; *scaldamenti* in buona fede per cose, per idee, per uomini, che l'indomani più non esistevano, e indifferenze sovrane per le necessità della vita. Sempre, per tutto, ad ogni proposito, una costante sincerità, una buona fede assoluta. L'assenza completa di calcolo giustificava il disprezzo per ogni *rispetto umano;* l'audacia, spesso ingiustificata, delle opinioni, era nobilitata dal coraggio pericoloso con cui le si esprimevano ».

Sincerità costante, buona fede assoluta, due virtù favorevoli alla creazione dell'arte, due stelle che guidavano l'artista nel suo cammino. La stravaganza del poeta, l'irregolarità del pittore, la bizzarria del polemista di allora erano come riscattate dalla presenza di quella lealtà lombarda che non si smentiva attraverso la Scapigliatura, la quale non rappresentava dunque un'incomposta agitazione di spiriti ribelli e refrattari, ma una schietta tendenza spirituale che poetizzava l'ambiente e idealizzava il costume. Da questa idealizzazione nascevano infatti una prosa, una poesia, una musica, una pittura nuove. L'amore, l'amicizia, gli affetti e le figure famigliari, il dramma e la commedia della vita ne resultavano romanticamente trasfigurati.

Se il prosatore Carlo Dossi ed il poeta Emilio Praga restano i maggiori esempi letterari di quella tendenza, il primo avendo con la sua prosa rotta di accenti strani e di inflessioni singolari realizzato una nuova sintassi, psicologica per così dire, ed il secondo coi suoi versi d'una tonalità che oggi si direbbe sincopata un'altra novità poetica, Tranquillo Cremona ne rappresenta il terzo e forse più completo esempio in pittura, con una differenza a suo vantaggio: che mentre in quel poeta ed in quel prosatore il sentimento domina e prevale sull'espressione tormentandola, in questo pittore, di formazione neoclassica, l'espressione tende a risolvere il sentimento in forme puramente chiaroscurali e stilistiche. L'idea della bellezza nella verità dell'immagine figurativa brillò costantemente sulla sua pittura, che in questo senso continuava a svolgere un principio che fu del Canova, che era dell'Appiani, che passò nell'Hayez, e non soltanto nei quadri della sua prima maniera, *Gli amanti alla tomba di Giulietta e Romeo, L'idillio*

IL FIGLIO DELL'AMORE. (Raccolta Irma De Angeli, Milano)

pompeiano, Il falconiere, ma in quelli ancora della sua maturità, *I cugini, Attrazione, Silenzio amoroso, Melodia, In ascolto*, nei quali il nuovo chiaroscuro romantico-pittorico commuove, senza abolirla, la sottostante struttura disegnativa tuttavia neoclassica. Derivando dall'epoca e dal luogo solamente i motivi dominanti della fanciullezza e dell'adolescenza, della bellezza e dell'amore, egli giungeva a renderli ideali e tipici davvero nella sua pittura poetizzata. Che cosa fece il Foscolo in poesia, se non costringere il verso neoclassico a subire l'impronta del suo violento romanticismo? Così il Cremona relativamente in pittura.

In omaggio al principio che ogni nuovo scritto d'arte deve o dovrebbe contenere qualche novità critica, e poichè la materia lo consente, mi risolvo volentieri a fare una considerazione inedita sull'arte di Tranquillo Cremona, argomentandone che la parte più viva e più stupenda della creazione cremoniana sono gli acquerelli, in cui l'artista, sciolto dagli impegni romantici e dai problemi tecnici, si espresse allegramente, componendo un canzoniere di affezioni tenere e di care figure fanciullesche: *Prime luci, Prime gelosie, Primi accordi, Andiamo a scuola, Torniamo amici, Reprimenda...* Si narra che egli dipingesse, stando in piena luce sulla terrazza del suo studio, persino dieci o dodici acquerelli contemporaneamente, passando col pennello in aria dall'uno all'altro foglio, che ne ricevevano le goccie del medesimo colore di volta in volta. E forse, in tutta la pittura dell'Ottocento, non vi è nulla di più delicato nè di più perfetto. Sono quel che si dice un incanto, e l'occhio più severo non vi scorge il segno di uno sforzo o l'ombra di una difficoltà non superata. Fiori di genio, che non appassiranno mai, questi acquerelli insuperabili rendono un omaggio perpetuo alla memoria e alla gloria di Tranquillo Cremona. Simpatica memoria, circondata di belle immagini, che vanno da *Gli amanti alla tomba di Giulietta e Romeo* alla *Visita in collegio*, alla giovine donna *Sorridente*, ove brilla l'affettuoso contristato struggente romanticismo dell'artista. E gloria della pittura lombarda dell'Ottocento.

ENRICO SOMARE'

Vita del Touring

L'ALBO D'ONORE DEL TOURING CLUB ITALIANO

Pubblichiamo l'ottavo elenco dei gloriosi Caduti in Africa Orientale, appartenenti al Sodalizio: ai militari seguono i Pionieri del Lavoro, periti nell'opera di valorizzazione della conquista. Abbiamo desunto i nomi degli uni e degli altri dagli elenchi ufficiali XVI-XVII-XVIII e XIX, apparsi rispettivamente il 10 nov. e 10 dic. 1936; 10 genn. e 8 febbr. 1937-XV.

BELTRAMO ERNESTO . .	*Capitano Pilota*
BONIN GIAMBATTISTA . .	*Appunt. CC. RR.*
BUSSARDO MARIO . . .	*1° Cap. Artiglieria*
CARPENI GIORGIO . . .	*Ten. Artiglieria*
GIRINO AMBROGIO . . .	*Sergente Pilota*
MARCHETTI FIORE . . .	*Alpino*
MARIOTTI Comm. ORESTE	*Generale Brigata*
MAZZOLA AUGUSTO . . .	*Carabiniere*
PETRUCCI UGO	*Carabiniere*
ROSSI PIETRO	*Soldato*
SAMBI UMBERTO	*Serg. Magg. Mot.*
STOLFI Dr. EMANUELE . .	*Cap. Med. R. M.*
TOMASSO CARMINE . . .	*Camicia Nera*
CEYNAR AMEDEO	*Pioniere del lavoro*
MORANDI ANTONIO . . .	*Pioniere del lavoro*
SERRA GIOVANNI	*Pioniere del lavoro*

La nuova edizione della "Carta Automobilistica al 650.000„ è quasi pronta: prenotatela!

Nel fascicolo di marzo demmo notizia che si stava lavorando assiduamente ad una nuova edizione, migliorata nella sostanza e nella veste, della «*Carta Automobilistica al 650.000*».

Siamo lieti di annunziare che, per quanto riguarda il primo foglio — *Italia Settentrionale* — il lavoro di rifacimento — di rifacimento più che di trasformazione è infatti il caso di parlare — è quasi al termine.

Dal 1908, il tempo, che non perdona a nulla e a nessuno, non aveva lasciato immune dai suoi effetti questa Carta, anche se continuamente e diligentemente aggiornata: alcune caratteristiche superate dal progresso incessante della cartografia, la necessità di accompagnare i percorsi stradali con un minimo di rappresentazione dei rilievi orografici del terreno, ed altre ragioni, persuasero i dirigenti del Touring a pubblicarla in nuova edizione, ridisegnata in base a concetti ed elementi più aderenti al panorama stradale del tempo fascista, che ha subito mutamenti profondi, specialmente in questi ultimi anni.

Ora il lavoro è, per il primo foglio, che ci rappresenta l'Italia fino a Firenze, quasi compiuto. Il foglio «*Italia Settentrionale*» della «*Carta Automobilistica al 650.000*» s'incomincerà quindi a spedire ai primi del prossimo giugno a coloro che l'avranno prenotato. Detto foglio costa: L. 9 alla Sede del T. C. I.; L. 10 nel Regno, Impero e Colonie; L. 11.50 all'Estero.

Africa Orientale Italiana

Rinnovate, per aggiornarle con la conquista dell'Impero, ben sette tavole dell'*Atlante Internazionale*, anche il loro commento geografico-statistico è stato interamente rielaborato. Il fascicolo «Etiopia, Eritrea, Somalia» è uscito infatti in questi giorni in una terza edizione quasi del tutto rifatta dal Gen. Umberto Ademollo, col nuovo titolo più appropriato e attuale di «*Africa Orientale Italiana*».

L'Autore, studioso dei nostri problemi coloniali, conosce i luoghi per averli visitati di persona; perciò la trattazione ch'egli ce ne offre non ha nulla di vago o di romanzesco, nè si attarda in descrizioni di colore e nella ricerca di effetti, ma costituisce una succosa e precisa sintesi geografica ed economica dell'Impero, espressa in dati e fatti essenziali, per servire a chi voglia farsi rapidamente un'idea positiva e concreta del presente e dell'avvenire dell'immenso territorio.

L'opuscolo di 39 pagine, con 9 cartine, fra cui quella della recentissima divisione amministrativa dei Governi in Commissariati, costa L. 2 alla Sede, L. 2.75 in Italia, Impero e Colonie, Lire 3.50 all'Estero. A chi acquista il volume «*Gli Stati del Mondo*» (L. 35 alla Sede; L. 40 in Italia, Impero e Colonie; L. 35 più le spese postali all'Estero) il fascicolo «*Africa Orientale Italiana*» viene dato gratuitamente.

Escursione in Umbria: 25 luglio - 1 agosto

Nel prossimo luglio l'Umbria sarà nuovamente mèta di un'Escursione del Touring. Questa regione, che esercita un suo fascino particolare, conta, oltre a celebrate città di grandissimo interesse per i tesori d'arte, numerosi centri minori, che non devono essere trascurati da chi voglia conoscerla a fondo. Anche nei borghi privi di grandi monumenti è raro che manchi una chiesa di pure linee o un severo palazzo medioevale, per non parlare di quadri d'autore e di sculture pregevoli disseminati un po' dappertutto.

Si aggiunga la bellezza della natura che, pur mantenendo il carattere peculiare di semplicità e armonia di linee, non disgiunte da grandiosità, assume aspetti sensibilmente differenti. Solo un viaggio automobilistico può consentire una proficua visita della regione in pochi giorni. Riassumiamo qui l'itinerario della nostra Escursione.

Non temano i Soci gli eccessivi calori dell'estate, dato che i centri si trovano per lo più in posizione elevata e conseguentemente la temperatura vi è relativamente mite.

25 Luglio - *Arezzo:* partenza per Foce di Scopetone, Lerchi.
Città di Castello: sosta e visita. Proseguimento per Umbertide;
Gubbio: colazione e visita. Proseguimento per Gualdo Tadino, Piano della Pieve;
Assisi: pranzo e pernottamento.
26 Luglio - *Assisi:* visita della Città e dintorni - S. Maria degli Angeli, Bevagna, Montefalco.
27 Luglio - Partenza da Assisi per *Spello:* breve visita;
Foligno: visita. Proseguimento per le Fonti del Clitunno.
Spoleto: visita, pranzo e pernottamento.
28 Luglio - Partenza per Forca di Cerro, Piedipaterno, Triponzio, Serravalle;
Norcia: visita e colazione. Proseguimento per *Cascia:* visita del Santuario, Forca Rua la Cama.
Leonessa, Morro Reatino, Lago di Piediluco, Le Marmore;
Terni: visita, pranzo e pernottamento.
29 Luglio - Partenza per *Narni:* breve visita. Proseguimento per Sangemini, Acquasparta;
Todi: colazione e visita;
30 Luglio - *Orvieto,* visita e colazione. Nel pomeriggio, partenza per Ficulle, Monteleone d'Orvieto,
Città della Pieve: visita;
Perugia, pranzo e pernottamento.
31 Luglio - Visita di Perugia e dintorni.
1 Agosto - Partenza da Perugia per il *Lago Trasimeno;*
Cortona: colazione e visita. Proseguimento per Castiglion Fiorentino,
Arezzo: termine del viaggio.

PIAN DI VERRA (M. 2047) DOVE SORGERA' IL XVI CAMPEGGIO DEL T. C. I.

Villeggiature estive a 2000 metri: il Campeggio del Touring al Monte Rosa.

Il Campeggio di quest'anno appagherà il desiderio ripetutamente espresso da molti fedeli frequentatori del nostro attendamento, di trascorrere il periodo di villeggiatura nel regno augusto del Monte Rosa, in una zona, cioè, giustamente celebrata per i suoi maestosi panorami e per le magnifiche escursioni di cui offre la possibilità.

Dopo i Campeggi nella Conca di By, in Val di Rhêmes, in Valsavaranche, in Val d'Aosta, non poteva, infatti, mancare un Campeggio del Touring in una delle meravigliose valli di accesso al Monte Rosa, e la scelta è caduta, dopo numerosi sopraluoghi, sulla Valle dell'Evançon, ammirabile per gli ampi bacini, le ridenti e amene pendici, nel tratto inferiore detto di Challant; scene alpine di pascoli, dense foreste di conifere, nel tratto superiore detto d'Ayas, e grandiosi ghiacciai che nel bacino terminale culminano nei Gemelli.

Da St. Jacques d'Ayas, m. 1670, ove ha termine la carrozzabile che sale da Verrès, i campeggianti raggiungeranno agevolmente, in meno di un'ora di cammino, il Pian di Verra, situato a 2047 metri, ove troveranno allineate, in un magnifico alpeggio, le tende del Campeggio.

Verranno effettuati 3 turni: il primo, di 9 giorni, da Domenica 25 Luglio a Martedì 3 Agosto; il secondo, di 11 giorni, da Mercoledì 4 a Domenica 15 Agosto; il terzo, di 8 giorni, da Martedì 17 a Mercoledì 24 Agosto.

Il programma particolareggiato sarà pronto in Giugno e verrà spedito a richiesta.

La "Campagna del Mezzo Milione,,

La *Campagna,* iniziata il 16 luglio 1935, è in pieno svolgimento e coi risultati più soddisfacenti.

Sono stati assegnati, fino a tutto il 5 aprile 1937, 2600 Buoni-Premio, pari a L. 39.000 di pubblicazioni.

Inoltre sono state sorteggiate 26 copie dell'*Atlante Internazionale* col volume «*Gli Stati del Mondo*» (una per ogni centinaio di Buoni), assegnandole come premio straordinario al possessore del Buono-Premio estratto.

I fortunati vincitori sono stati elencati in questa Rubrica, man mano che l'estrazione aveva luogo. Le ultime copie estratte sono toccate in sorte ai seguenti propagandisti:

Cap. Cesare Fiandini - Console Mil. del T. C. I. - 38° fanteria - Alba.

1° Cap. cav. Riccardo Patrucco - Console Mil. del T.C.I. - 10° Regg. Gran. Savoia - Addis Abeba.

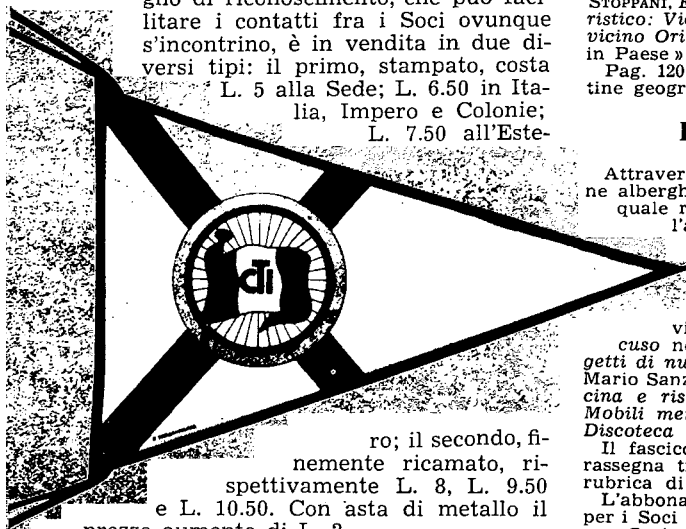
Qui segnaliamo, a titolo di benemerenza, il nome di quelli fra i nostri egregi Collaboratori che hanno conseguito più di 12 Buoni-Premio dall'inizio della Campagna a tutto il 5 aprile 1937.

	Buoni-premio
Tagliavacche Col. Dr. Cav. Uff. Filippo - *Capo Console Mil. TCI, Reparti Arma CC. RR. - Roma*	102
Cicco Di Corato Magg. Dr. Cav. Giovanni, *Console Militare TCI Comandante la 28a Sezione di Sanità - Nefasit - A. O. I.*	98
Almeda Cav. Rag. Paolo - *Console TCI - Trieste*	60
Castriotta Ten. Col. Comm. Raffaele - *Console Militare TCI - Comando Scuola Centrale CC. RR. - Firenze*	60
Leuzzi Dr. Gr. Uff. Nicola - *Console TCI - Roma*	40
Mayer Ten. Col. Cav. Francesco - *Già Console Militare TCI alla R. Accademia di Fanteria e Cavalleria - Modena*	36
Robba I Cap. Dr. Claudio - *Console Militare del TCI - Magazzino Sanitario - Dolo - A. O. I.*	30
Letizia Dr. Giuseppe - *Console del TCI - Napoli*	30
Fusco Ten. Col. Cav. Amedeo - *Capo Console Militare TCI - R. Accademia d'Art. e Genio - R. Scuola d'Applicaz. Art. e Genio - Torino*	28

Dal Negro Ten. Col. Cav. Pier Luigi - *Console Militare TCI - Comando Divisione « Granatieri di Sardegna » - Roma* 28
Borri Dr. Ing. Gino - *Console del TCI - Trieste* . 28
Bonincontro I Cap. Cav. Adolfo - *Console Militare TCI 2° Reggimento Artiglieria Alpina - Merano* 27
Lamastra Ten. Gerardo - *Console Militare TCI - Scuola Militare - Milano* 27
Canuto Dr. Prof. Ing. Umberto - *Console Scolastico TCI - Torino* 26
Ortenzi Ten. Col. Cav. Filippo - *Console Militare del TCI - Comando Legione CC. RR. - Bari* . . 25
Reggiani Ten. Col. Cav. Lorenzo - *Console Militare TCI - R. Accademia di Fanteria e Cavalleria - Modena* 22
Badino Ten. Paolo - *già Console Militare TCI alla Scuola Allievi Sottufficiali R. G. F. - Caserta* . . 21
D'Agata Magg. Cav. Uff. Giuseppe - *Console Navale del TCI - R. Scuola Meccanici - Venezia* . 21
Ghè T. Col. Cav. Carlo - *Console Militare del TCI - Scuola Allievi Ufficiali di Complemento - Bassano del Grappa* 20
Patrucco I Cap. Cav. Riccardo - *Console Militare TCI - Aiutante Maggiore - 10° Regg. Granatieri Addis Abeba* 20
Giuffreda Cav. Tommaso - *Console TCI - Andria* 19
Molina Dott. Comm. Alfonso - *Console del TCI - Avellino* 19
Vertuani I Cap. Mario - *Console Militare TCI - R. Accademia Artiglieria e Genio - Torino* . . 19
Parmigiani Luigi - *Console TCI* - Sesto S. Giovanni 16
Vallerini Rag. Cav. Mario - *Console del TCI - Torino* 16
Molossi Cap. Dr. Tarquinio - *Console Militare TCI - Dessiè* 15
Pietrarota I Ten. Mario - *Console Militare TCI - Comp. Trasmis. Genio Divis. di Fanteria « Libia » - A. O. I. Somalia* 15
Ravasio Ten. Enrico - *Console Militare TCI - 3° Reggimento Genio - Scuola - Pavia* 15
Ambrogio Rag. Cav. Paolo - *Console TCI - Roma* 14
Parrinello Cap. Francesco - *Console Militare TCI - Scuola Alpina R. G. F. - Predazzo* 13
Torelli Magg. Cav. Gerardo - *Console Militare TCI - 88° Reggimento Fanteria - Livorno* 13
Aprea I Cap. Dr. Ing. Giulio Maria - *Console Militare TCI - Comando Genio Forze Armata dell'Harar - A. O. I.* 13
Simonetti I Cap. Giuseppe - *già Console Militare TCI presso il Comando Reclusorio Militare Principale - Gaeta* 13

Da questo elenco si rileva fra altro come il nostro Sodalizio vada largamente diffondendosi, attraverso l'Esercito e la R. Aeronautica, anche nelle terre dell'Impero.

Per i Soci automobilisti

Il Touring mette a disposizione dei Soci automobilisti e motociclisti un elegante guidone in seta coi colori del Sodalizio. Questo simpatico segno di riconoscimento, che può facilitare i contatti fra i Soci ovunque s'incontrino, è in vendita in due diversi tipi: il primo, stampato, costa L. 5 alla Sede; L. 6.50 in Italia, Impero e Colonie; L. 7.50 all'Estero; il secondo, finemente ricamato, rispettivamente L. 8, L. 9.50 e L. 10.50. Con asta di metallo il prezzo aumenta di L. 2.

Esempi da imitare.

Come non segnalare ancora l'esemplare buona volontà dei Soci Vitalizi, che in gran numero continuano ad inviare al Touring la quota integrativa di L. 22.50 o di L. 30, a seconda cioè che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o con quella di L. 200 (dal 1932 al 1935), a rimborso della somma versata dall'Amministrazione del Sodalizio per convertire il loro contributo in Rendita 5 %?

Non è questa la prova migliore, perchè volontaria e spontanea, che i Soci Vitalizi seguono con simpatia l'opera del Touring?

Perciò registriamo qui con viva soddisfazione una nuova cospicua serie di «esempi da imitare»:

Ing. Guido Beldì, Novara; Toppia Luigi, Torino; Cap. Cav. Uff. Fausto Lumia, Terni; Cap. Cav. Virgilio Trifogli, Modena; Dott. Prof. Comm. Giuseppe Fossati, Milano; Rag. Cav. Alfredo Bacchi, Bentivoglio; Geom. Cav. Michele Materi, Roma; March. Giuseppe Trionfi, Falconara Alta; Ing. Enrico Bak, Milano; Rizzo Corallo Cesare, Rossano; Prof. Francesco Rocciolo, Comiso; Cap. Amerigo Ferrari, Ceriale; Rag. Francesco Ferrari, Genova; D'Urbino Olga, Firenze; Dott. Felice De Antoni, Torino; Tognazzi Simone, Varese; Ruschetta Franc. Luigi, Chiusaforte; Cav. Calogero Febbrile, Palermo; Bartolommei Lina, Venezia; Cav. Uff. Silvestro Boschi, Roma; Roscarino Orazio, Console del T. C. I., Ragusa; Cav. Dott. Ugo Cerulli, Aquila; Olivieri Giuseppe, Genova; Cav. Alberto Arcagni, Milano; Dott. Ing. Carlo Bermone, Pontremoli; Arch. Pietro Berzolla, Piacenza; Cav. Magg. Guglielmo Bruno, Console del T. C. I., Piacenza; Magg. Cav. Raffaele Ranise, 42° Fanteria, Savona; Maggioni Giovanni A., Brescia; Dott. Luigi Parodi, Milanino; Prof. Ing. Gino Veronese, Padova; Sac. Francesco Perone, Quarona per Doccio; Rossi Ruggero, Rimini; Rag. Giovanni Fornari, Genova; Uggetti Carlo, Verolanuova; Della Santina Armando, Orbetello; Posa Vittorio, Gorizia; Ghezzi Luigi, Milano; Cap. Leopoldo Maffione, Bisceglie; Geom. Battista Rosazza, Rosazza; Senesi Angelo, Licata; Goggia Romagna Paolo, Pisa; Nobile Comm. Mirando Talini, Pistoia; Dott. Arnolfo Taddei, Firenze; Magazzini Generali di Trieste, Trieste; Toscani Bianca, Piacenza; Turner Giulia, Firenze; Paternieri Antonio, Rivarolo del Re; Morichetti Gustavo, Roma; Don Guglielmo Vassallo, Riofreddo Mondovì; Cap. Dott. Edoardo Stefanutti, Calavorno; Ing. Romolo Bianchedi, Buenos Aires; Cav. Delfino Thermignon, Torino; Ing. Giuseppe Gianolio, Torino; Comm. Cesare Poggi, Torino. *(continua)*

"Le Vie del Mondo"

Il fascicolo di maggio de « Le Vie del Mondo » ha il seguente interessante sommario: I. BALLA, *Il prossimo viaggio dei Reali d'Italia in Ungheria: dalla Reggia di Buda agli Scavi di Esztergom;* E. SPAZIANI, *Tradizioni della vecchia Germania: Rothenburg e il suo eroe;* P. STOPPANI, *Echi del XIII Congresso Internazionale Eucaristico: Viaggio alle Filippine;* VIATOR, *Per le strade del vicino Oriente;* C. SOFIA, *Sul Nilo Azzurro;* « Di Paese in Paese » (varietà geografiche ed economiche).

Pag. 120, 130 illustrazioni in nero, 4 tricromie, 5 cartine geografiche.

La situazione alberghiera a Milano

Attraverso un'indagine statistica dell'attuale situazione alberghiera di Milano nei confronti dell'urbanistica, quale risulta nel periodo intercorso dal 1931 al 1936, l'architetto Piero Bottoni, nell'ultimo numero della Rivista *L'Albergo in Italia* dimostra l'opportunità di una regolamentazione anche in questo campo.

A questo studio di vitalissima importanza seguono, nello stesso numero della Rivista, un'illustrazione del nuovo *Villaggio Mancuso* nella Piccola Sila, di Federico Antonini; *Progetti di nuovi Alberghi a Cortina d'Ampezzo*, dell'arch. Mario Sanzovo; un festoso articolo di Ignazio Balla, *Cucina e ristoranti in Ungheria*, e studî particolari sui *Mobili metallici*, l'*Argenteria da tavola*, i *Tendaggi*, la *Discoteca d'Albergo*.

Il fascicolo, molto bene illustrato, reca, inoltre, una rassegna tributaria, un'ampio notiziario e la consueta rubrica di consulenza alberghiera.

L'abbonamento annuo costa L. 10.50 (Estero L. 20.50) per i Soci del T. C. I., e L. 15.50 (Estero L. 30.50) per i non Soci.

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo « Perchè » ?

Quando pare che la curiosità dei lettori, alimentata mensilmente dai nostri « perchè », possa ritenersi appagata dalle nostre chiacchierate divulgative sui misteri fondamentali dell'automobile, e tenda a confinarsi nei cosiddetti casi eleganti della tecnica, ricercando spiegazioni su fenomeni di ristretto interesse, — ecco a buon punto qualche lettore che scopre una lacuna nei « perchè » dei fenomeni più elementari e più accessibili all'esperienza delle masse.

Il quesito d'oggi, infatti, rivoltoci dal Rag. A. M. di Genova, riguarda nozioni assolutamente primordiali e di doverosa conoscenza per ogni automobilista; e tuttavia, a ben pensarci, non così ovvie per il profano, come potrebbe apparire a prima vista; in ogni caso, non esposte ancora su queste colonne.

Perchè — domanda il Rag. A. M. — *trasformando una vettura da valvole laterali a valvole in testa, con lo stesso albero di distribuzione, lo stesso carburatore registrato all'identico modo e lo stesso anticipo d'accensione, la potenza del motore aumenta tanto notevolmente? E perchè il consumo non aumenta proporzionalmente, e il riscaldamento tende piuttosto a diminuire, mentre lo sviluppo di calore è evidentemente inalterato o aumentato, e la superficie della testa lambita dall'acqua di raffreddamento, a quanto vedo sugli schemi dei manuali, è sensibilmente ridotta?*

Rispondiamo che, in linea di fatto, il nostro interrogante ha perfettamente ragione: le sue osservazioni sono giuste, come del resto è notorio, tanto che il motore a valvole in testa tende a prendere il sopravvento sulle « valvole laterali » anche negli impieghi turistici e utilitari. I vantaggi sono reali, e la sorpresa, per un profano di termodinamica, è perfettamente giustificata.

La spiegazione può prendere le mosse dall'ultima osservazione del nostro lettore, che dà la chiave dell'enigma: effettivamente il motore a valvole in testa presenta una superficie a contatto con l'acqua di raffreddamento (o con l'aria, nei motori da motocicletta) assai più ridotta che nel corrispondente tipo a valvole laterali. Quest'ultimo ha una testa che funziona, per così dire, da coperchio, e un'appendice laterale, comunicante con la camera di scoppio, che porta sul lato inferiore le sedi e i condotti per le valvole: il complesso viene a far assumere allo spazio occupato dai gas, quandò il pistone è al punto morto superiore, una forma schiacciata e piuttosto espansa, dove la superficie del recipiente è grande rispetto al volume del contenuto. Per contro, nel « valvole in testa », si tende, come a un ideale, alla camera di scoppio semisferica: valvole e candela giacciono nella cupola che sovrasta il pistone, senza espansioni laterali: il rapporto tra superficie e volume diventa minimo, poichè notoriamente la sfera è il solido che racchiude maggiore quantità di spazio a parità di involucro.

Orbene, se lo scopo dell'esplosione dei gas fosse quello di riscaldare l'acqua del radiatore o l'aria che lambisce le alette, giustificato sarebbe il dubbio di cui discorriamo: per sottrarre una stessa quantità complessiva di calore attraverso un minor numero di centimetri quadrati di testa-cilindro bisognerà che ogni centimetro assuma temperature molto più elevate: alle alette del motore da moto con testa emisferica non si potrebbe più avvicinar la mano.

Ma lo scopo dell'esplosione, in realtà, è ben altro. Il problema non è già di disperdere il più agevolmente possibile il calore dello scoppio, come se esso fosse un sotto-prodotto nocivo da eliminare, per godere dello scoppio unicamente le manifestazioni cinetiche, ma è esattamente l'opposto. Si tratta cioè di trattenere nell'interno del cilindro il maggior numero di calorie liberate dall'accensione dei gas, perchè la potenza dello scoppio, vale a dire la pressione esercitata sul pistone, è proprio in funzione della temperatura. Se i gas, incendiandosi, vengono a contatto con una estesa superficie metallica relativamente fredda (in ogni caso enormemente più fredda della temperatura di esplosione, alla quale i metalli della testa e della valvole sarebbero liquidi), cedono alle pareti di contatto una certa quantità di calore, determinata dal dislivello termico e dalla durata della loro permanenza a contatto prima di espandersi. Questa quantità va tutta a detrimento della pressione che i gas hanno il compito di esercitare sul pistone.

Insomma, con una testa compatta, raccolta, di minima estensione superficiale, solo le particelle di gas che vengono a contatto col metallo, immediatamente prima o durante l'accensione, si raffreddano; le altre, interne, non toccano che altre particelle gassose, ottime isolanti, e mantengono il loro calore, per trasformarlo in utile pressione di lavoro. Nel tipo di motore a valvole laterali, invece, una buona parte delle particelle gassose hanno modo di rotolarsi lungo il metallo freddo, scaldando questo e raffreddando sè stesse; al momento del bisogno non possono più dare quanto già hanno prematuramente fornito ed ora sta viaggiando verso il radiatore o verso le gambe del motociclista.

Il raffreddamento del motore è dunque unicamente un male necessario, uno sperpero inevitabile per conservare la necessaria resistenza meccanica alla testa, alle valvole, alla candela, al velo d'olio lubrificante. Se si potessero costruire questi organi con sostanze resistenti a temperature molto più elevate, e fare a meno della lubrificazione, converrebbe addirittura, anzichè raffreddare i cilindri dall'esterno con l'acqua o con le alette, imbottirli di materiale refrattario. Il profano è portato a scambiare il rimedio con lo scopo: poichè una testa di cilindro si raffredda meglio quanto maggior superficie presenta al raffreddamento, e il raffreddamento è necessario, abbondiamo in superficie! Occorre meditare invece che la maggior superficie raffreddata da fuori è maggior superficie riscaldata da dentro: la quantità di calore trasmessa per ogni centimetro quadrato di testa-cilindro è, approssimativamente, sempre la stessa, qualunque sia la forma e lo sviluppo superficiale della testa, perchè le particelle di gas che non sono a diretto contatto non intervengono che in minima misura, come si è visto, nello scambio termico.

Ecco perchè i motori a valvole in testa, cioè a camera di scoppio tondeggiante e raccolta, « rendono » di più. Parlare di « rendimento » è proprio, in questo caso, l'espressione più indicata: infatti, non si tratta solo di maggior potenza assoluta, ma di più favorevole rapporto tra potenza e consumo; un maggior numero di calorie contenute nel carburante viene trasformato in lavoro.

A ulteriore vantaggio delle valvole in testa, sta poi il fatto che è ammesso, a parità di cilindrata e di composizione chimica del carburante, un tasso di compressione generalmente un po' maggiore che nelle valvole laterali, prima di giungere al fenomeno della detonazione o dell'auto-accensione, nei quali fenomeni l'entità della superficie metallica coi quali i gas vengono a contatto e la forma della testa hanno qualche influenza. E l'au-

mento di compressione, come tutti sanno, significa anch'esso migliore rendimento: maggior potenza e minor consumo.

Non deve, dunque, sorprendere l'osservazione fatta dal nostro lettore sull'approssimativa conservazione, nello stesso motore trasformato, del consumo e del riscaldamento, malgrado la maggior potenza. Un osservatore attento potrebbe invece sorprendersi che, come avviene in realtà, dopo la trasformazione in parola, conservando inalterati registrazione di carburatore e diagramma di distribuzione, il consumo e il riscaldamento rimangano praticamente inalterati o tendano ad un lieve aumento. Poichè il mercato italiano offre appunto il modo di trasformare alcuni motori tra i più noti e diffusi, e tale pratica è abbastanza estesa, crediamo che quest'ultima osservazione sia stata fatta da molti, e che non sia sgradito qualche ulteriore chiarimento.

Giova, dunque, ricordare che consumo e riscaldamento si riferiscono alla potenza specifica, non alla potenza assoluta. Richiedendo alla stessa macchina, dopo la trasformazione, la stessa potenza di prima, entrambi questi elementi subiscono in realtà una lieve diminuzione: lieve perchè si perde per altro verso una parte del vantaggio. Tutti sanno, infatti, che le condizioni di rendimento ottime di un motore si verificano quando lo si sfrutti in prossimità della piena potenza (tutta ammissione e pieno regime). Se una data velocità, col motore e valvole laterali, corrisponde all'impiego dei tre quarti della potenza, la stessa velocità non richiederà più, dopo la trasformazione, che metà potenza: le condizioni di lavoro sono, dunque, meno favorevoli. Per raccogliere in pieno i vantaggi economici della trasformazione bisognerebbe, quindi, ridurre corrispondentemente la cilindrata del motore.

È ovvio, da quanto si è detto, che, aumentando leggermente la velocità abituale a trasformazione compiuta, il consumo assoluto si riporta allo stesso valore; e aumentandola di parecchio (generalmente queste trasformazioni comportano un aumento di velocità dell'ordine d'un 20-25 e anche 30 per cento) il consumo giunge a superare quello iniziale. Rimane il fatto che ogni cavallo-vapore-ora costerà sempre leggermente meno che a valvole laterali; e che disponendosi di un maggior numero assoluto di cavalli, si possono raggiungere (e nessuno si trattiene dal raggiungerle abitualmente) velocità prima sconosciute; ed è quanto basta ampiamente per giustificare i favori che godono queste trasformazioni.

Quanto al riscaldamento, l'incremento è in ogni caso d'ordine trascurabile, e sempre benefico. Ciò che sopra abbiam detto a questo proposito dimostra infatti il grave e ridicolo errore di chi assume quasi a vanto del proprio motore che l'acqua del radiatore non sorpassi mai i 50-60 gradi. Per avere un buon rendimento l'acqua dovrebbe sempre raggiungere, a regime, almeno gli 85-90°. L'automobilista ultra-economo parzializza, anche d'estate, con opportuni schermi o termostati o altri accorgimenti, l'efficacia del sistema raffreddante, riservandosi di sfruttarlo in pieno solo nelle lunghe marce veloci a pieno carico o nella scalata dei valichi alpini, benchè in pratica — nessuno si spaventi per questo implicito consiglio, effettivamente non facile da seguire! — le differenze siano d'ordine infimo, non compensanti le soggezioni e le cure che impongono.

CRISTOFORO

Da Berlino a Ginevra.

Il marzo scorso ha visto fiorire i due Saloni « tipici » europei, l'importanza dei quali ben può ormai dirsi soverchiante quella delle classiche mostre autunnali di Parigi e di Londra: il Salone di Berlino, svoltosi nei primi di marzo, e il Salone di Ginevra, dal 12 al 21 dello stesso mese.

Due caratteri assolutamente contrastanti; e in ciò sta specialmente la loro utilità, che si può dire reciproca e complementare: Salone eminentemente nazionale, raccolto attorno all'evoluta produzione interna, quello di Berlino: sintomo eloquente di quanta vitalità possa avere, per sola virtù tecnica e commerciale, senza le attrattive dell'esotico e dell'imprevisto, un'attività automobilistica saggiamente indirizzata alla popolarità. Salone eclettico ed internazionale per eccellenza, invece, quello di Ginevra: occasione, necessaria anche questa, per analizzare una volta all'anno la produzione di quei mercati che solo in poche nazioni, come la Svizzera, hanno conservato sbocchi correnti, ma che nella maggior parte dei grandi Stati europei trovano le porte chiuse.

Al Salone di Berlino l'industria straniera era rappresentata unicamente dall'Italia, con Fiat, Lancia e Alfa Romeo, dalla francese Renault, dall'austriaca Steyer e dall'americana Essex. La quasi totalità delle vetture esposte erano, dunque, tedesche: tra i nuovi modelli va ricordato il 6 cilindri Adler, a 4 ruote indipendenti; la Wanderer, 6 cilindri di 2200 cm.³; la D.K.W. «Sonderklasse » con la trasmissione posteriore anzichè anteriore, sempre però col motore a 2 tempi a 2 e a 4 cilindri; la B.M.W. con un nuovo due litri sport a due alberi in testa e tre carburatori; la Hansa con una nuova 4 cilindri 1500; la Opel, la più diffusa marca tedesca, con due nuovi tipi a valvole in testa e ruote indipendenti; la Stoewer, ecc.

Caratteristica dominante dei nuovi modelli è l'adozione ormai pressochè generalizzata delle ruote indipendenti, almeno le anteriori: più nessuna delle grandi fabbriche cataloga esclusivamente tipi con assale anteriore unico. Lo sviluppo autostradale tedesco comincia pure a influire sulla nuova produzione: un certo aumento delle cilindrate medie e il generale sopravvento del motore a valvole in testa riflettono la nuova richiesta di vetture molto veloci, che sinora non erano ricercatissime. Ha pure fatto la sua comparsa quel dispositivo, essenzialmente autostradale, ch'è la « surmoltiplica » della presa diretta: cioè un rapporto sussidiario nella trasmissione, più elevato della presa diretta ordinaria, per la marcia particolarmente veloce in condizioni di scarsa resistenza all'avanzamento e di minima densità di « ri-

prese ». È pure notevole l'assoluta generalizzazione del volante di guida a sinistra.

Ma più significativo ancora del Salone berlinese, è il suo contorno di manifestazioni ufficiali e politiche, dimostranti l'enorme importanza che l'avvenimento ha assunto nella vita della Nazione; sono i dati del bilancio automobilistico annuale, sostanzianti il discorso inaugurale di Hitler. La Germania ha messo in circolazione, durante il 1936, ben 457 mila autoveicoli nuovi, di cui quasi 300 mila autovetture da turismo o d'utilità! Il numero di persone impiegate nell'industria automobilistica tedesca, che nel 1932 era di 32.500 persone, è passato nel 1936 a 118 mila. In quattro anni, la circolazione delle sole autovetture private è più che raddoppiata, passando da 390 a 975 mila; e a questa rispettabile cifra vanno aggiunti più di un milione di motociclisti. Oltre due milioni, in complesso, di autoveicoli privati.

Del Salone di Ginevra è interessante sopratutto l'elenco delle Case esportatrici. L'Italia era presente con tutte e quattro le sue marche: Fiat, Alfa, Bianchi e Lancia. Gli Stati Uniti con ben 18 firme: Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, De Soto, Dodge, Ford, Graham, Hudson, La Salle, Lincoln, Oldsmobile, Packard, Nash, Plymouth, Pontiac, Studebaker, Terraplane. Undici erano le marche tedesche: Adler, Audi, B. M. W., D. K. W., Hanomag, Hansa, Horch, Maybach, Mercedes-Benz, Opel, Wanderer. Otto le francesi: Bugatti, Citroen, Delage, Delahaye, Hotchkiss, Peugeot, Renault, Talbot; oltre alle due cecoslovacche Skoda e Tatra.

Discorrere di tendenze e di particolarità caratteristiche è evidentemente impossibile: bisognerebbe passare in rassegna l'intera produzione automobilistica mondiale, rappresentata al completo. Compito già svolto succintamente in altra occasione, e che riprenderemo a suo tempo in altra sede.

Benzina senz'alcool.

Da qualche mese gli automobilisti hanno osservato (purtroppo, anzi, molti non se ne sono accorti, ma hanno subìto il comune inconveniente) che il motore della loro vettura non marcia con la scioltezza, la docilità, la generosità e il silenzioso ritmo d'un tempo: i motori più compressi « picchiano »; gli altri tendono a picchiare. I soli immuni sono i vecchi motori a bassa compressione. Chi s'è accorto del piccolo guaio ha cercato di rimediarvi con una maggior diligenza di guida: dosando il gas con prudente parsimonia e gradualità, cambiando di frequente e sfruttando le marce piccole, ritardando l'accensione nelle riprese e nelle salite. Gli altri, più insensibili d'orecchio, hanno rischiato o vanno rischiando di veder invecchiare precocemente il loro motore.

La causa del piccolo e, fortunatamente, transitorio malanno va ricercata nella qualità della benzina. Lo scorso anno si vendeva mescolata con alcool, di cui sono note le proprietà indetonanti, e sopportava così le notevoli compressioni dei moderni motori, senza picchiare. Ma dal febbraio scorso l'alcool è scomparso, per deficienza di disponibilità. Molte partite di benzina già erano state importate o lavorate in previsione della miscela, e vendute, hanno dato luogo al noioso fenomeno. Ora si assicura che le forniture recenti, pur essendo sempre di benzina pura, sono di qualità migliore, meno detonanti: giova sperare tuttavia che, come è stato preannunciato, col 1° agosto sia ripristinato l'obbligo della miscela alcoolica, poichè è un fatto accertato che molti motori, funzionanti un tempo perfettamente, seguitano oggi ad accusare qualche disturbo, nonostante la cosidetta benzina pura.

Nell'attesa del primo agosto, i motori più delicati e sensibili potranno utilmente essere alimentati con mi-

scela di benzina e super-carburanti del commercio, aggiunti alla prima in proporzione tra 1/4 e 3/4, secondo il tasso di compressione del motore; e ciò qualora considerazioni d'ordine economico sconsiglino la soluzione più radicale dell'impiego esclusivo di super-carburante, tipo Esso, Dynamin e simili.

Riteniamo che questa nostra segnalazione tranquillizzi i molti automobilisti che in questo periodo hanno elevato tanti ingiusti sospetti — seguiti da inutili smontaggi in officina — sul conto del loro motore, della testata, delle candele, dell'accensione.

Circolazione festiva in franchigia?

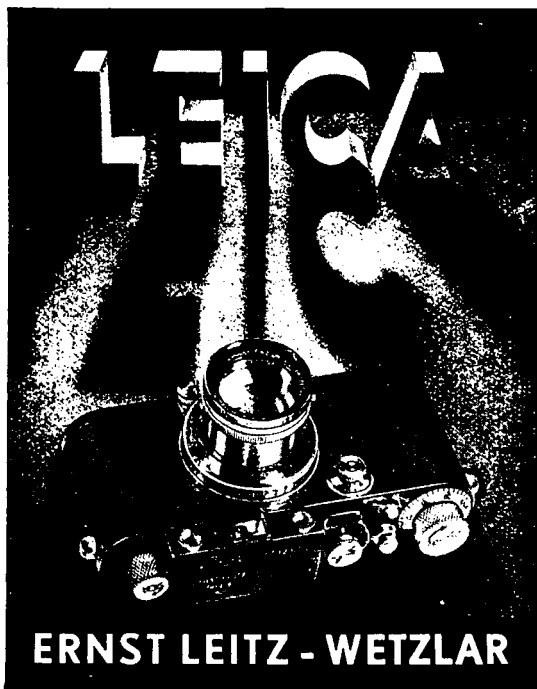
È nota la campagna che da tempo Enti e stampa specializzata vanno conducendo per convincere il Fisco dell'opportunità di abolire totalmente la tassa fissa di circolazione automobilistica, il cosidetto « bollo », assicurando che l'incremento di circolazione compenserebbe largamente, attraverso gli utili fiscali sul maggior consumo di benzina, la contrazione iniziale degli introiti, divenuti del resto assai modesti. È pure noto che tuttavia il Fisco segue prudentemente, in questa materia, il detto volgare che è preferibile l'uovo odierno alla gallina di domani: nè, in coscienza, la sua diffidenza può dirsi biasimevole a priori.

Per sperimentare con un esempio pratico, anzichè congetturale, la bontà della sua tesi abolizionista, la consorella *L'Auto Italiana* ha ora lanciata un'interessante proposta: accordare la franchigia circolatoria festiva alle macchine non bollate. Durante il periodo estivo, qualunque automobile munita di licenza di circolazione potrebbe circolare senza « bollo » dalle 12 del sabato alle 12 del lunedì. Coi soliti sistemi di rilevazione statistica della circolazione, e controllando i diagrammi dei consumi di benzina, si avrebbe una concreta idea dell'influenza della tassa sulla circolazione. Incidentalmente la proposta si prefigge pure due scopi preziosi: disboscare le medie e grosse vetture destinate all'inoperosità in un fondo di rimessa, rinsanguando con cilindrate sostanziose il patrimonio circolante e riaccostando le abitudini del pubblico alle pur necessarie, ma sempre più neglette vetture di questo tipo; e incrementare le attività commerciali turistiche connesse con una più intensa circolazione, sia pure saltuaria.

Un provvedimento di tal genere non dovrebbe giungere ostico al Fisco, in quanto pare da escludersi la sua attitudine a sottrarre possibili soggetti di tassazione ai « bolli » ordinari: chi ha già deciso di bollare la vettura, sia pure quadrimestralmente, per ragioni utilitarie o per sfruttarla nelle vacanze, è escluso a priori che possa acconciarsi alla sola circolazione festiva. È assai più probabile, invece, che, scaduto il periodo di franchigia, il « festivo » si provveda del bollo ordinario per seguitare a circolare.

La gomma sintetica.

Ritorna d'attualità il pneumatico di gomma artificiale sintetica, dopo l'esperienza di un anno in uso pubblico, di cui si è dato conto ufficiosamente al recente Salone di Berlino. Come è noto, nel Salone 1936 Hitler annunciava il buon esito delle esperienze già compiute in segreto su automezzi statali per rilevanti chilometraggi, dichiarando aperta la prova pubblica della nuova conquista industriale.

L'impiego non ha ancora potuto estendersi su vasta scala, per ragioni piuttosto di disponibilità che di prezzo. Comunque, quest'ultimo non è del tutto inaccessibile, per quanto più elevato della gomma naturale: non è reso noto, però, se corrisponda al prezzo di produzione,

che viene mantenuto segreto, o se si tratti di un prezzo politico, per ora sottocosto.

Va osservato, però, che anche le caratteristiche di prestazione della « Buna » (tale è il nome del caucciù sintetico della I. G. Farbenindustrie, che a sua volta la fornisce alle varie fabbriche di pneumatici) sono apparse nettamente superiori a quelle del pneumatico ordinario. La Buna resiste all'invecchiamento più della gomma naturale, indifferente alla luce, all'ossigeno ed alle sollecitazioni ripetute. Mentre la gomma naturale si altera rapidamente al disopra degli 85°-95°; la Buna resiste egregiamente anche alle maggiori temperature raggiunte d'estate sulle strade asfaltate scure dalle vetture più pesanti in piena velocità. Ha una elasticità grandissima, una resistenza all'attrito di rotolamento eguagliata appena dai più indovinati tipi di battistrada in gomma naturale; si può lavorare, come questa, per vulcanizzazione.

Il processo di fabbricazione permane segreto: si sa però che è basato sulla condensazione del butadiene nella macro-molecola del caucciù. A sua volta, il butadiene, secondo i nuovi processi industriali, viene correntemente ricavato dall'acetilene, passando per l'acetaldeide, l'aldolo ed il glicol butilenico. In sostanza, dunque, le materie prime sono due grandi prodotti nazionali tedeschi: carbone e calce.

Va soggiunto che anche in Italia gli esperimenti della Pirelli per la gomma sintetica hanno dato risultati pienamente positivi.

Le nuove tariffe dell'autocamionale Genova-Valle del Po.

L'Azienda Autonoma Statale della Strada, sezione della viabilità, sede di Genova, ha pubblicato le tariffe stabilite col decreto 23 dicembre 1936 per la circolazione degli autoveicoli sull'autocamionale Genova-Valle del Po, tariffe che hanno applicazione dal 16 marzo u. s.:

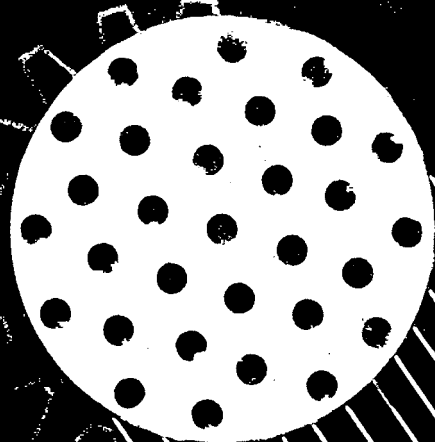
Autocarri di portata fino a 20 quintali Genova-Serravalle con rimorchio 15, senza rimorchio 9; Bolzaneto-Serravalle 13 e 7; Genova-Isola del Cantone 11 e 6; Genova-Ronco-Bolzaneto e Isola del Cantone 9 e 5; Busalla-Serravalle e Bolzaneto-Ronco 8 e 4; Ronco-Vignola, Isola del Cantone-Serravalle, Busalla-Isola del Cantone 4,50 e 3; Bolzaneto-Genova, Ronco-Isola del Cantone, Vignola-Serravalle 1,50 e 1. Autocarri di portata da 21 a 35 quintali rispettivamente: 20 e 12. 18 e 11, 16 e 9, 14 e 8, 10 e 6, 6 e 4, 2,50 e 1,50. Autocarri di portata superiore a 35 q. autobus e trattori, rispettivamente, 35 e 20, 32 e 18, 27 e 16, 24 e 14, 18 e 10, 10,50 e 6, 3,50 e 2. Autocarri di portata fino a 35 q. rispettivamente 7 e 4, 6 e 3,50, 5 e 3, 4,50 e 2,50, 3,50 e 2, 2 e 1,50, 1 e 1. Autocarri di portata superiore ai 35 q. autobus rispettivamente 14 e 8, 13 e 7, 10 e 6, 9 e 5, 7 e 4, 4 e 2, 1,50 e 1. Posteggio nei piazzali dovuto per il giorno di arrivo e per ciascun giorno successivo, autocarri con rimorchio 3, senza 2. Motocicli o motocarrozzette; andata e ritorno 6 e andata 4 Genova-Serravalle; 5 e 3 Genova-Ronco e Busalla Serravalle. Autovetture fino a 12 HP 10 e 6; 6 e 4; da oltre 12 HP a 20: 14 e 9, 8 e 5; oltre 20 HP: 20 e 14, 11 e 8.

Il III Congresso Internazionale del Carbonio Carburante.

S. E. il Capo del Governo ha autorizzato il « Comitato Internazionale Permanente del Carbonio Carburante » a tenere in Roma, dal 10 al 12 settembre p. v., il suo III Congresso.

La manifestazione è organizzata dal nostro Sodalizio e dal R.A.C.I., col concorso di tutti i Ministeri ed enti interessati al problema dei carburanti sussidiari. Essa è posta sotto gli auspici del Consiglio Nazionale delle Ricerche ed il Comitato organizzatore è presieduto da S. E. il Prof. Nicola Parravano, Accademico d'Italia, Presidente della Commissione per i Combustibili dell'Ente suddetto.

Per informazioni rivolgersi alla Presidenza del C.I. P.C.C., presso il T. C. I., Corso Italia, 10, Milano.

SNIA VISCOSA
RAION
SNIAFIOCCO
LANITAL
I TESSILI DELL'IMPERO

V A R I E

PELAGOSA, FIACCOLA DELL'ADRIATICO.

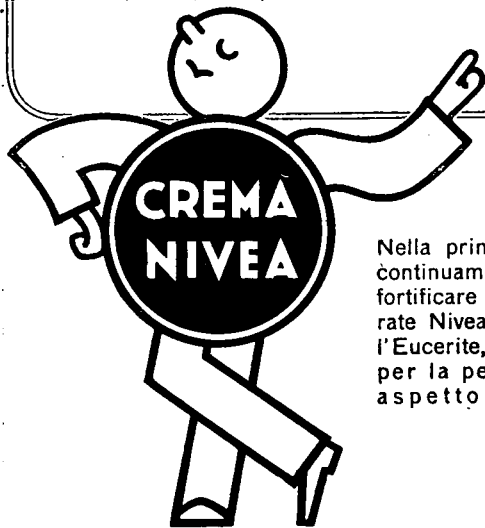
In mezzo all'Adriatico, a eguale distanza dalla costa pugliese di Vieste e da Lagosta, unica isola italiana dell'arcipelago dalmata, a 42° 23' di latitudine nord e a 33° 55' di longitudine est, sorge dal mare il picco roccioso dell'isola Pelagosa Grande, che dista km. 55,5 dalla nostra costa (Punta Spinale) e 11,5 dalla costa dalmata; misura m. 1390 in lunghezza, un massimo di 270 ed un minimo di 70 in larghezza, e 29 ettari abbondanti in superficie. Pelagosa Piccola, invece, che le sorge da presso, ha un'area di 3 ettari e 74 are.

Alta e dirupata sul mare, con una cresta che da 70 metri in media si solleva in un punto a 92, sorregge al vertice la mole di un potente faro, il cui piano focale, alto 116 metri, ha un raggio di visibilità di 55 chilometri.

Per ardimento tecnico e difficoltà di accesso, questo faro, che strapiomba sul mare, può reggere al confronto dei famosissimi che circondano l'Inghilterra. Innumerevoli fantasie furono intessute su questi luminosi guardiani delle coste, ma nessuna di esse ha il fascino che presenta la semplice narrazione degli sforzi durati a costruirli e a conservarli contro ogni sorta di ostacoli e di pericoli, per servir di guida a coloro che solcano i mari.

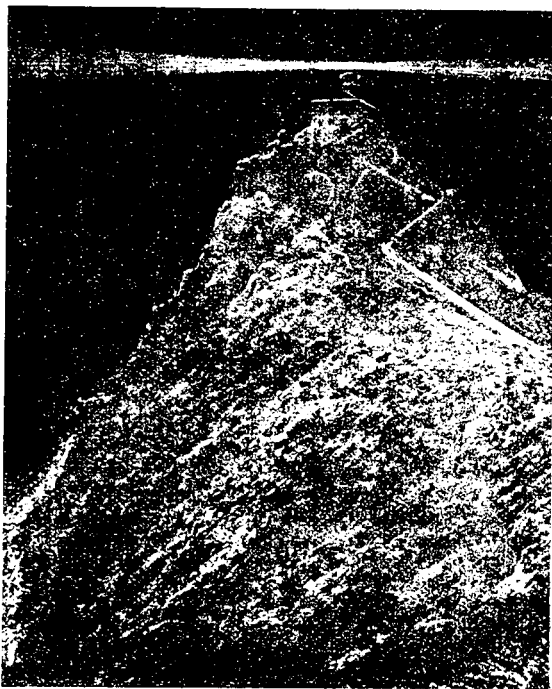
Oltre a Pelagosa Grande e Pelagosa Piccola, il modesto arcipelago comprende gli scogli Manzi, Pampano, Tramontana, Ostro e Braghe. A tre miglia ad E. S. E. sorge, alto 8 m. sul mare, l'isolotto Caiola, tutto recinto da secche e da scogli, e ad O. N. O. dell'isola di S. Andrea si erge a 96 metri lo scoglio Pomo, simile a un vascello con le vele spiegate; mentre a non grande distanza, in continuità della stessa catena sottomarina, emerge ad una quindicina di metri dall'acqua l'isoletta di Pianosa.

In un dedalo di scogli e di frangenti, come questo, non si poteva fare a meno di un faro di primo ordine, con alloggi per i lanternisti; e sorse infatti, ad iniziativa del presidente del Governo marittimo austro-ungarico, barone Alberto de Glanstätten, a cui spetta il merito di aver popolato di fari le sponde e le scogliere più pericolose della costa dalmata. L'ingegnere R. Hämisch iniziò gli studi per la costruzione della poderosa mole nel 1874 e in settembre del '76 l'opera era compiuta. Sessanta anni fa una simile impresa era ancora oggetto di curiosità fra gli studiosi: nel 1875, infatti, visitarono i lavori in corso un gruppo di valenti scienziati, che s'interessarono anche alla struttura geologica e alle particolarità dell'isola, scrivendone poi dotte memorie, che costituiscono ancora l'essenziale letteratura illustrativa del luogo (1).

(1) STOSSICH: *Un'escursione nell'Isola di Pelagosa.* « Bollett. d. Soc. Adriatica di Scienze Naturali ». Anno 1875, pag. 217.
STACHE: *Geologische Notizen ueber die Insel Pelagosa.* « Verhandlungen der K. K. Geolog. Reichsanstalt ». Anno 1876, pag. 123.
G. MARCHESETTI: *Descrizione dell'isola di Pelagosa.* « Bollett. d. Soc Adriatica di Scienze Naturali ». Trieste, 1876.

Pelagosa è l'isola principale di un arcipelago che rappresenta la cresta emergente di una catena sottomarina parallela all'Appennino e alle Alpi Dinariche, verisimilmente emerse per un'ondata di sollevamento circolare che, partendo dal promontorio garganico, è passata per le isole Tremiti, Pianosa, Pelagosa, fino alla Caiola. L'isola si trova nel raggio d'azione di un centro vulcanico non ancora del tutto spento. Il 15 marzo 1816 vi si aperse un cratere, che per sette ore eruttò pomice e lava. Appunto per la loro attività sismica questi isolotti furono chiamati *Tremerum* da Tacito e *Tremitis* dall'Anonimo Ravennate del IX secolo. La pioggia vi cade scarsissima (in otto mesi, poco più di 2 cm.) perchè la sua piccola mole non attrae i vapori che salgono dal mare, i quali si addensano, invece, intorno alle grandi masse montane delle due sponde adriatiche. Vi cade, invece, frequentemente il fulmine, uno dei quali, il 7 aprile 1876, produsse gravissimi danni al faro.

Sull'isola non cresce che erba: non alberi nè arbusti, non eriche nè ginepri, nè pini, nè piante grasse, che costituiscono la vegetazione ordinaria delle isole dalmate. Come non ha alberi, Pelagosa non ha mammiferi, tranne i topi. Vi si posano gli uccelli migratori, che a stormi vanno a sbattere contro il lucente occhio della lanterna, cadendo tramortiti. Popolatissime, invece, sono le acque circostanti di pesci e di crostacei. Molte foche affiorano nelle acque di Pelagosa Piccola e specialmente nella Baia dell'Orso, dove si catturano molti di questi mammiferi marini.

L'isola si presenta con lo spettacolo impressionante delle sue formidabili rupi a strapiombo, che a Sud assumono l'aspetto di un immane muraglione, sferzato senza tregua dalle onde. La piramide più alta, su cui si aderge il faro, è incisa da profondi crepacci e cavità, che le ondate invadono con straordinaria violenza, cacciandone l'aria da fori relativamente angusti, con lunghi acuti gemiti e con muggiti impressionanti.

Durante i lavori per la costruzione del faro e della strada di accesso, si rinvennero, ad una profondità di 50 cm. a due metri, armi ed utensili di pietra focaia ben lavorati, fra cui punte di frecce provviste di arpioni, una delle quali tuttora infissa in un cranio umano. Dall'epoca romana furono tratti in luce vasi, embrici di terracotta, una lapide e una piccola ara con una iscrizione creduta etrusca. Una lucernetta di terracotta, fregiata da una croce e da elementi decorativi paleo-cristiani, attesta che l'isola era ancora abitata nei primi secoli dell'êra volgare.

IL PICCO DI PELAGOSA, DI NOTTE

I pirati dell'età di mezzo, appollaiati su queste torve rocce per predare i naufraghi, che attiravano con fuochi ingannatori, hanno lasciato traccia della loro dimora nell'isola in due spianatelle fatte nella roccia e ricoperte di sabbia, che servivanc loro da posti di vedetta.

Memorabile la battaglia navale che nei pressi dell'isola diedero, nel 1298, i Genovesi ai Veneziani, i quali perdettero 66 galee e 7000 prigionieri, fra cui l'ammiraglio Andrea Dandolo.

Fino al 1860 l'isola appartenne al Regno di Napoli: annesso il Regno all'Italia, il Governo non si curò di rivendicarne il possesso, lasciando che l'Austria se ne impadronisse e l'annettesse all'Impero nel 1874, dopo averne riconosciuto il valore nautico e strategico.

Durante la prima fase della Grande Guerra, e precisamente il 23 settembre 1914, la flotta francese, che incrociava nell'Adriatico, si impadronì dell'isola di Lissa e fece una scorreria su Pelagosa per metter fuori di servizio il faro, come punto di segnalazione, che la disturbava nei suoi movimenti.

A guerra finita, Pelagosa rimase all'Italia e il grande apparecchio illuminante del faro fu sostituito da un altro automatico a valvola solare Dalèn, che rende inutile la presenza dei lanternisti.

ARDUINO BERLAM

Orme di Roma nel deserto siriaco:

Un nuovo potente mezzo di ricerca si è offerto da pochi anni all'indagine archeologica, cioè l'occhio fotografico dall'alto. Questo metodo si è dimostrato un *rivelatore* di prim'ordine, specialmente là dove la visione diretta poco o nulla svela. Si può dire che dall'osservazione a due dimensioni, cioè in lunghezza e in larghezza, si è passati all'osservazione a tre dimensioni, essendosi aggiunta l'altezza.

Non si deve, però, credere che si tratti unicamente della fotografia dall'aeroplano, nel senso del sussidio che questa ha portato alla cartografia. Il metodo applicato al campo archeologico si è mostrato ben altrimenti ricco di risultati inaspettati e forse di sviluppi ulteriori non prevedibili, come apparisce da un libro recente di A. Poidebard, *Le trace de Rome dans le désert de Syrie* (CLXI planches hors texte), pubblicato a Parigi, dalla Librairie Orientaliste Paul Geuthner nel 1934.

L'autore di questo libro dà relazione della campagna fotografica da lui condotta sistematicamente e ampiamente durante otto anni, dal 1925 al 1932, nel deserto di Siria. Ha operato ad altezze varie, per trovare quella più adatta a ottenere la migliore sintesi archeologica di una zona; ha fatto scattare la sua macchina in diverse condizioni atmosferiche e sotto differenti luci e specialmente in presenza di quelle radenti del tramonto, grazie alle quali soltanto le accidentalità anche minime del terreno prendono un eccezionale rilievo.

Così egli ha potuto innanzi tutto abbreviare enormemente i tempi dell'investigazione e svelare la rete delle strade romane, gli avanzi dei *castra*, le piante delle fortificazioni, la linea del « *limes* » romano.

Com'è intuitivo, poche opere quanto questa ricevono un più penetrante commento dalle illustrazioni, tanto che si potrebbe affermare che il testo è niente altro che la didascalia delle fotografie.

COMUNICAZIONI

Speciali riduzioni ed agevolazioni sulle ferrovie italiane per il trasporto di automobili da parte di viaggiatori.

Varie amministrazioni ferroviarie già da qualche tempo usano accordare riduzioni e agevolazioni per favorire i turisti possessori di automobili, tanto per i loro viaggi, quanto per il trasporto delle loro vetture in ferrovia. Uno degli scopi principali di queste facilitazioni è di permettere ai turisti di raggiungere per ferrovia, con la loro automobile, centri di villeggiatura o sportivi lontani o per arrivare ai quali si debbono attraversare regioni di scarso interesse turistico.

Le agevolazioni consistono sovratutto nella semplificazione delle formalità di spedizione e di ritiro delle automobili e nel loro rapido inoltro, che viene di solito effettuato con i treni viaggiatori.

Un decreto interministeriale in corso provvede per simili trasporti anche sulle nostre Ferrovie dello Stato. È istituita una tariffa eccezionale N. 30 a G. V. Prevede la tariffa due serie di prezzi, una di L. 1,30 per automobile-chilometro nel caso di trasporti con treni viaggiatori e l'altra di L. 1 per automobile-chilometro nel caso eventuale di trasporti con treni merci a G. V.

La tariffa è applicabile alle spedizioni percorrenti non meno di 200 km. su esibizione, da parte dello speditore, di biglietto di viaggio di qualsiasi specie (esclusi peraltro quelli gratuiti), valido almeno per il percorso tra la stazione di partenza e quella di destinazione della spedizione.

Per eseguire la spedizione dell'automobile, lo speditore può chiedere il rilascio del biglietto di viaggio con validità posticipata, fino ad un massimo di 5 giorni rispetto al giorno di distribuzione: il giorno di decorrenza effettiva della validità è poi fatto risultare con annotazione dell'agente ferroviario sul biglietto.

Per queste spedizioni di automobili sono previste, oltre la condizione già indicata del minimo di percorso di 200 km., alcune altre limitazioni. Così ciascun viaggiatore non può spedire più di una automobile. Sono ammesse soltanto le automobili aventi posti per non più di otto persone, compreso l'autista, e che siano provviste di targa di immatricolazione. Inoltre lo speditore è tenuto ad esibire, per la spedizione, la licenza di libera circolazione dell'automobile, o, se questa sia immatricolata in uno Stato estero, il documento doganale comprovante la sua temporanea importazione in Italia.

Nel caso di automobili provviste di rimorchio è dovuta una tassa supplementare di L. 0,20 per chilometro. Il carico dei bagagli nell'automobile è ammesso solo se racchiusi nell'apposita cassa porta-bagaglio o nel rimorchio: essi sono tassati separatamente con la riduzione del 50 %.

I trasporti con treni viaggiatori vengono eseguiti con i treni che l'amministrazione ferroviaria indicherà e in carri equipaggi senza alcun aumento; per le spedizioni eseguite invece con i treni merci il mittente non ha facoltà di chiedere la fornitura di carri equipaggi.

I nostri lettori che ricordano l'articolo comparso sul fascicolo di gennaio de Le Vie d'Italia *nel quale Italo Bonardi auspicava che particolari provvidenze da parte delle Ferrovie dello Stato venissero ad agevolare il trasporto delle automobili per via ferroviaria, apprenderanno con compiacimento dall'annunzio sopra riportato, che ha tutto il carattere di una primizia, che il voto, per l'esaudimento del quale il Touring si è battuto in congressi, in colloqui e a mezzo della stampa, è stato accolto dalla Direzione delle nostre Ferrovie, vigile tutrice degli interessi del turismo.*

Il provvedimento sarà certo accolto con molto favore; solo ci sia lecito confidare che l'indubitato suo successo induca a un ritocco delle tariffe, forse alquanto elevate.

Sospensione della vendita dei biglietti di viaggio circolari fra due transiti internazionali.

A datare dal 1° marzo di quest'anno è stata sospesa la vendita dei « Biglietti circolari fra due transiti internazionali », detti « A sud delle Alpi ». La ragione di tale sospensione va trovata nel fatto che la loro vendita era andata notevolmente diminuendo, le varie altre facilitazioni di cui si servono abitualmente i residenti all'estero per i loro viaggi in Italia presentandosi più vantaggiose in seguito specialmente alle aumentate agevolazioni introdotte negli ultimi tempi. Con la stessa data del 1° marzo sono state ripubblicate e raggruppate in testo unico, aggiornato, tutte le disposizioni riguardanti le facilitazioni permanenti per viaggi degli stranieri in Italia.

Le facilitazioni ferroviarie per i sabati teatrali.

Per quanto si desume dalle disposizioni diramate dalla Direzione Generale delle nostre Ferrovie di Stato ai compartimenti regionali, le facilitazioni da accordarsi di regola per i « sabati teatrati » sono:

a) Facoltà ai dopolavoristi di effettuare il ritorno nella stessa giornata di sabato, *se muniti di biglietti di andata-ritorno festivi*. Come è ben noto, la riduzione prevista per tale tipo di biglietti è del 50 % per i viaggi individuali e del 70 % per i viaggi in gruppi di almeno 5 persone o paganti per tante.

b) Concessione della riduzione dell'80 % per i *viaggi con treni speciali*, a condizione che sia garentito per ogni treno il minimo stabilito dalle tariffe, e cioè una somma corrispondente ad almeno 175 biglietti di 3ª classe a tariffa ordinaria. L'Amministrazione ferroviaria può eccezionalmente ridurre questo minimo nel solo caso che le condizioni della linea non consentano l'effettuazione d'un convoglio trasportante il numero di persone occorrente per formare il prodotto minimo.

Viaggi a tariffa ridotta degli iscritti all'Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi di guerra.

Il Ministero delle Comunicazioni ha concesso un certo numero di viaggi a riduzione del 50 %, da effettuarsi entro l'anno in corso, agli iscritti dell'Associazione. Per ottenere la riduzione gli interessati dovranno esibire, alle biglietterie o alle agenzie di viaggio, una *richiesta* a due tagliandi, convalidata con timbro a firma del Capo del Servizio Commerciale e del Traffico. Le *richieste* non possono essere utilizzate oltre l'anno 1937.

Biglietti di andata-ritorno festivi in servizio cumulativo.

Il numero delle relazioni in servizio cumulativo tra le Ferrovie dello Stato ed altre amministrazioni, per quanto riguarda il rilascio dei biglietti festivi di andata-ritorno, è stato di recente notevolmente aumentato. Rivolgersi alle biglietterie di stazione o alle agenzie di viaggio per informazioni di dettaglio.

Emissione di nuovi francobolli.

Per ricordare l'inaugurazione della grande strada litoranea della Libia è stata emessa una speciale serie di francobolli commemorativi. I nuovi francobolli recano vignette che rappresentano i varî monumenti imperiali della nostra Colonia mediterranea. Quello da 50 centesimi, per la posta ordinaria, reca l'Arco di travertino eretto nella Sirte, lungo la grandiosa arteria inaugurata del Duce.

TRA I LIBRI

Il 32° volume della Enciclopedia Italiana.

La grande *Enciclopedia Italiana Treccani* ha pubblicato il volume 32°, che comprende, da « Soda » a « Suovetaurilia », altre 1503 voci e 112 rinvii; e si compone di 1019 pagine di testo in 4° grande, con 976 illustrazioni e 53 cartine in nero intercalate, oltre a 201 tavole in rotocalco, 9 tavole e 5 carte geografiche a colori fuori testo.

Questo volume contiene, fra le altre, le seguenti voci geografiche: Somalia, Spagna, Stati Uniti, Unione Sudafricana, Sudan, Suez.

Tra i 567 collaboratori, hanno preso parte alla compilazione del 32° volume della grande *Enciclopedia Italiana Treccani* gli Accademici d'Italia Bertoni, Fermi, Giovannoni, Nallino, Paribeni e Pavolini; Aldo Castellani, Emilio Cecchi, Cesare Frugoni, il Governatore del Galla Sidama Gen. Carlo Geloso, ed altre personalità del mondo artistico, letterario e scientifico.

Annuario Ordinamenti e Gerarchie d'Italia (Amministrativo, Corporativo, Sindacale, Agricolo, Industriale, Commerciale). – IV ediz. aumentata di una parte dedicata all'Impero. Pag. 1036 in 8° rileg. in piena tela. Ed. Ravagnati, Milano 1937-XV: L. 50.

L. Padoan. – *La marcia di Roma in A. O.* (3 ottobre XIII-9 maggio XIV). – Carta dell'A. O. I. al 2 milioni. Istituto d'Arti Grafiche di Bergamo.

Ministero delle Comunicazioni - Ispettorato Generale delle ferrovie, tramvie e automobili. *La XI Conferenza Internazionale per gli autoservizi da gran turismo* (*San Remo 18-23 gennaio 1937-XV*). - Pag. 48, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1937-XV: L. 1,50.

L'attività della Milizia Nazionale della Strada nell'anno 1937-XIV-XV E. F. – A cura del Comando Milizia Nazionale della Strada, Roma 1937-XV.

Antonio Taramelli-Raffaele Delogu. – *Il R. Museo Nazionale e la Pinacoteca di Cagliari*, nella serie « Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia » della Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. – Ministero dell'Educazione Nazionale, Libreria dello Stato, Roma 1936-XIV, pag. 82, ill. 78: L. 4,50.

P. Ferrisi. – *La costruzione dei ricoveri antiaerei e la protezione antigas nelle case di abitazione.* – Pag. 128, con 58 fig. e 2 tav. Casa Editrice Lavagnolo, Torino: L. 7.

L'aviazione negli scritti e nella parola del Duce. – A cura del Ministero dell'Aeronautica, Roma' 28 marzo 1937-XV. – Pag. 192 con illustrazioni di Alberto Mastrojanni.

Gianni Baj-Macario. – *Balcani 1912-13.* – Studio politico e militare redatto col concorso degli Stati maggiori iugoslavo e bulgaro. – Vol. I, pag. 194, con 19 schizzi, 14 fotografie, 15 allegati. Ed. «La Prora» Milano 1937-XV: L. 20.

Mario Lannes. – *Il Castello di Primano.* – Pag. XCVIII con ill. Ed. L. B. Zuculin, Trieste 1936-XV.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci Annuali	L. 15,50	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,50)
Soci Quinquennali	L. 75,50		(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

Statistica dei Soci al 31 Marzo 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 marzo 1937		N. 159 837
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 12 918
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 marzo 1937	» 1 991	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 marzo 1937	» 12 479	
		» 260 204
		N. 432 959
Presumibili rinnovi dei soci già iscritti nel 1936 che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 37 500
Totale Soci		N. 470 459

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETA GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50

LE VIE D'ITALIA

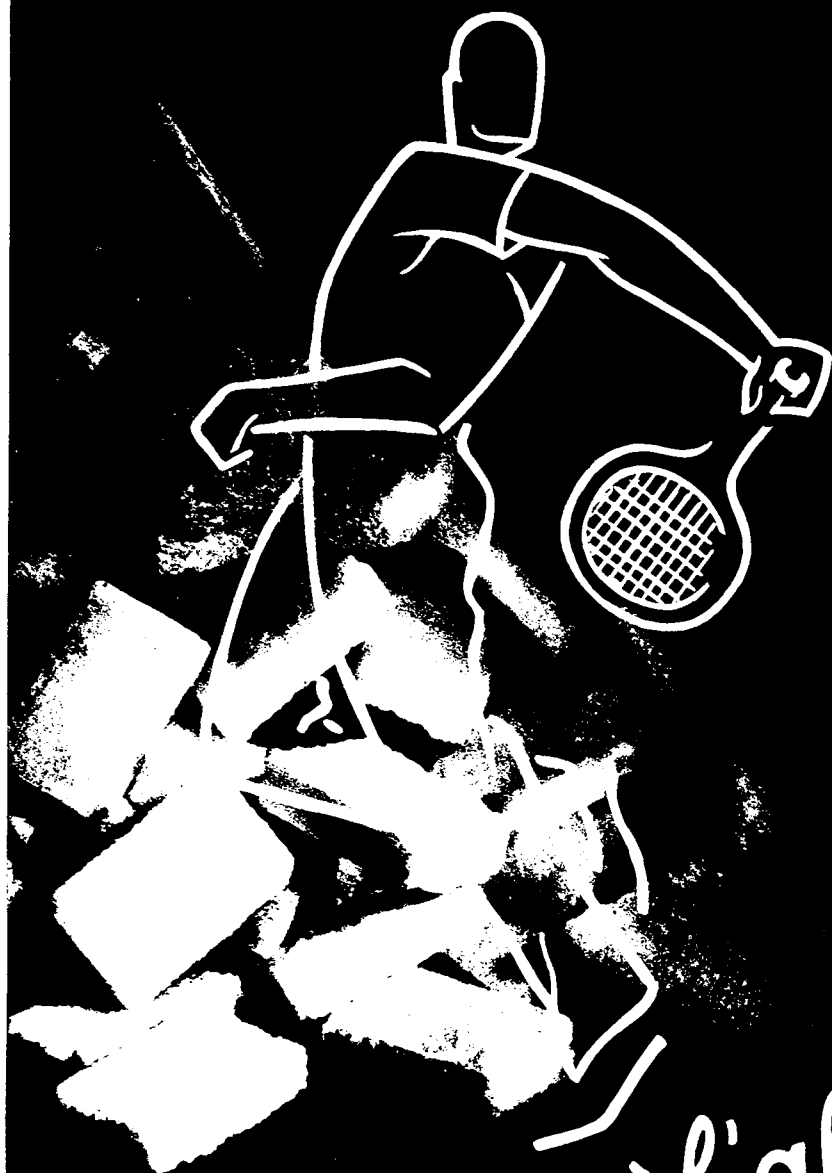
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 6 GIUGNO 1937 - XV E. F.

G. BIASI SASSARI

Bocca profumata-
Denti sani
Odol
ODOL

VISIGALLI
GHITTONI

TENDE COLONIALI
MATERIALI PER
ATTENDAMENTO

IL TENNIS RICHIEDE LARGO DISPENDIO DI ENERGIA NERVOSA OLTRECHÉ DI ENERGIA MUSCOLARE. - POCHE ZOLLE DI ZUCCHERO O BEVANDE NOTEVOLMENTE ZUCCHERATE VALGONO A RIPRISTINARE IL BILANCIO, A MANTENERE LA PIENA EFFICIENZA DURANTE IL GIOCO

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 6
GIUGNO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937

Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

SICUREZZA
PIRELLI
"Stella Bianca"
M. DUSE

TURISMO

Il rinnovamento degli stabilimenti balneari.

Anche l'organizzazione balneare, che costituisce una delle più caratteristiche attrattive del turismo italiano, sotto l'impulso degli organi corporativi e sindacali è entrata in una fase di rinnovamento e di progresso, di cui si vedranno gli effetti sin dalla prossima stagione. Il problema era già stato discusso lo scorso anno in un convegno dei conduttori di stabilimenti balneari tenutosi a Roma il 1° maggio, presso la Federazione Nazionale Fascista Pubblici Esercizî, con l'intervento delle gerarchie della Confederazione Fascista dei Commercianti, a conclusione del quale venne approvata una mozione esprimente i seguenti *desiderata*, che furono presentati al Ministero delle Comunicazioni (Marina Mercantile):

« 1° Istituzione di un « Contratto tipo », per il rilascio delle singole concessioni, da compilarsi sotto gli auspicî della Corporazione dell'Ospitalità. Nel « Contratto tipo » dovrebbesi, fra l'altro, fissare oculati criteri normativi per una uniforme disciplina circa il rilascio di nuove concessioni degli arenili. Conseguente costituzione di apposite Commissioni consultive per le concessioni in parola, con la partecipazione dei rappresentanti di categoria e di un delegato del Comitato provinciale per il Turismo.

« 2° Sollecita perequazione dei canoni di concessione degli arenili, attraverso tariffe di categoria riferita alla importanza delle spiaggie e delle zone appartenenti alle medesime;

« 3° Pronta revisione della distribuzione degli arenili, secondo le esigenze di carattere turistico ed attrattivo, e le necessità ambientali della popolazione;

« 4° Accurata attrezzatura delle zone di spiaggia destinate alla recettività delle masse popolari, onde distinguere le zone stesse dagli impianti balneari che, per la propria funzione e il diverso costo dei servizî, sono spiccatamente orientati a soddisfare le predette esigenze turistiche e mondane ».

Tale mozione è stata inoltrata alla Corporazione della Ospitalità, ed ha formato oggetto di preliminare disamina in sede ministeriale, presso la Direzione Generale della Marina Mercantile.

In attesa, però, che il problema venga discusso in una delle prossime riunioni della Corporazione dell'Ospitalità, la presidenza della Federazione Naz. Fascista Pubblici Esercizî ha diramato ai sindacati dipendenti una importante circolare, in cui, riassunti i precedenti surriferiti, è tracciato un piano d'azione individuale, mediante il quale si potrà, fin dalla stagione estiva dell'anno in corso, elevare l'attività degli stabilimenti balneari, in modo da dare al pubblico l'impressione di un effettivo progresso:

« Occorre perciò — dice la circolare — che i conduttori dei predetti stabilimenti non astraggano dall'imperativo categorico che su loro incombe: quello che il Direttore Generale per il Turismo ha — in brillante sintesi — espresso nel discorso pronunciato inaugurando la nostra Assemblea Federale tenutasi a Roma il 18 febbraio u. s. I rilievi che il Direttore Generale per il Turismo ha mosso in quella occasione si sono identificati con quelli che noi da più anni abbiamo ripetuto presenziando le assemblee dei Sindacati delle Provincie i cui territori sono bagnati da acque marine, lacustri o fluviali, e destinati, di conseguenza, a vita balneare. Gli stabilimenti balneari — nella estetica e nei servizî — debbono costituire il felice tocco finale dell'armonico quadro naturale delle nostre incomparabili riviere, verso le quali confluiscono le correnti turistiche nazionali e internazionali. Bisogna evitare che certe spiagge italiane — anche famose — siano deturpate da « code » di villaggi trogloditi, così come squallidamente appaiono alcuni complessi di presunti stabilimenti balneari. Per far ciò, si potrà sollecitare anche la forza consortile fra i conduttori di tali sparute aziende, affinchè, attraverso la loro provvida unificazione, si possa dar vita a centri balneari invitanti e confortevoli. I locali di accesso, di smistamento, di sosta, di ristoro; le cabine, gli arenili, le imbarcazioni debbono dare accogliente senzazione a chi vuol godersi, sia pure fugacemente, un soggiorno balneare. Ogni stabilimento — secondo l'importanza della propria attrezzatura — deve assolvere, senza lacune, alla sua funzione, e soddisfare le esigenze delle diverse categorie di frequentatori.

« I conduttori di stabilimenti dovranno con particolare attenzione facilitare, rendere gioiosa e del pari sicura la permanenza dei fanciulli sulle spiagge. La cura elioterapica, i raggi del « divino guaritore » costituiscono un beneficio ineguagliabile per il fiore della nostra stirpe. Necessita dunque che i bimbi possano, senza pericoli e senza ambasce per i loro congiunti, bagnarsi e trastullarsi sugli arenili, trovandovi — in entità più o meno considerevoli, secondo la classe degli stabilimenti — quei passatempi che conferiscono alla robustezza delle loro membra in formazione e nello stesso tempo servono a sanamente divertirli ».

Altra raccomandazione rivolta dalla Federazione Pubblici Esercizî ai gestori di stabilimenti balneari concerne i prezzi, specie a favore dei dopolavoristi. A tale riguardo la Federazione stessa sollecita la conclusione di accordi locali fra i Sindacati Esercenti e le Segreterie dei Dopolavori Provinciali, al fine di stipulare e rinnovare le convenzioni praticate nella decorsa stagione estiva a favore dei dopolavoristi: e ricorda che una sistemazione di questo elemento importante del movimento balneare popolare elimina automaticamente l'eventualità degli impianti di appositi stabilimenti condotti direttamente o per appalto dai singoli Dopolavoro. Per l'attuazione del piano di organizzazione di cui sopra, la Federazione Pubblici Esercizî ha disposto che le presidenze dei Sindacati Provinciali interessati convochino in apposite assemblee i conduttori di stabilimenti balneari, col seguente ordine del giorno:

« *a*) attrezzatura degli stabilimenti balneari per la stagione estiva 1937-XV: iniziative per la migliore e più perfezionata condizione degli stabilimenti stessi, in rapporto alle esigenze dei frequentatori, adulti e fanciulli;

« *b*) proposte da avanzare alla Federazione Nazionale ad integrazione od aggiornamento degli argomenti in corso di trattazione presso la Corporazione dell'Ospitalità ».

La nuova iniziativa della Federazione Pubblici Esercizî imprime così un impulso di rinnovamento e di progresso al settore dell'attrezzatura balneare, che completa il quadro dell'organizzazione recettiva nazionale, cui si volgono le cure di tutti gli organi ed enti del turismo.

Lo stanziamento di un miliardo per una integrale attrezzatura alberghiera.

Fra le decisioni del Consiglio dei Ministri che ebbe luogo il 16 aprile, assume particolare importanza quella relativa al finanziamento dell'edilizia alberghiera. Lo Stato concorrerà al pagamento degli interessi per il finanziamento di un miliardo di costruzioni edilizie destinate ad uso alberghiero. La decisione è stata presa in vista delle necessità recettive che si verificheranno in occasione dell'Esposizione Universale di Roma nel 1941, e dovrà offrire i mezzi per l'incremento alberghiero della Capitale, non solo, ma anche per l'attuazione delle iniziative che dovranno rendere facile e comodo il soggiorno in tutta Italia. È da prevedersi infatti che l'Esposizione promuoverà un intenso affluire di masse turistiche non solo a Roma, ma anche nelle altre città, nelle stazioni di soggiorno e di cura e in ogni località favorita da speciali attrattive artistiche e naturali. L'importante provvedimento fa, dunque, prevedere una soluzione integrale e definitiva del problema recettivo italiano.

La categoria alberghiera, a mezzo dell'on. Pinchetti, presidente della Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, esprimeva al Duce i sentimenti della propria gratitudine col seguente telegramma:

« Il Consiglio della Federazione Nazionale Alberghi e Turismo, presa cognizione degli importanti provvedimenti approvati nell'ultima riunione del Consiglio dei Ministri, porge a V. E. l'espressione profonda della gratitudine della categoria alberghiera per la nuova prova del riconoscimento morale e materiale dell'importanza dell'attività turistica nell'economia nazionale. Assicura la devota, sincera collaborazione della categoria alberghiera, certa del raggiungimento della mèta indicata ».

Caratteri distintivi delle località interessate al movimento turistico.

Gli Enti Provinciali per il Turismo hanno inviato al Ministero per la Stampa e la Propaganda l'elenco delle località che nella provincia possiedono elementi o risorse di interesse o di natura turistica. Ora il Direttore Generale per il Turismo, on. Bonomi, ha chiesto che tali località vengano, in base alle caratteristiche proprie di ciascuna, distinte nelle sette categorie seguenti:

1) località d'arte o, comunque, aventi requisiti artistici;
2) località di cura, in possesso, cioè, di acque salutari od altre risorse curative;
3) località di sport invernali;
4) località di soggiorno estivo climatico, oppure di villeggiatura primaverile od autunnale;
5) località di soggiorno climatico invernale;
6) località di bagni marini o lacuali;
7) località che, pur non possedendo specifici caratteri turistici, interessano il movimento dei forestieri per la loro ubicazione, specie lungo le principali vie di comunicazione automobilistica, o per curiosità naturali o ambientali.

Tutte le indicate località dovranno essere segnalate al Ministero, indipendentemente dal grado di loro frequentazione o di loro attrezzatura, affinchè si possano disporre in un quadro il più possibilmente esatto ed esteso dei valori turistici della Nazione.

Norme procedurali per la costituzione delle Associazioni « pro loco ».

Il Ministero per la Stampa e la Propaganda ha diretto ai Presidenti degli Enti Provinciali per il Turismo una circolare intesa ad uniformare la procedura da adottarsi per la regolare costituzione delle Associazioni *pro loco*. Essa dispone che gli E.P.T. compilino, nel più breve

L'apparecchio dell'armonia e della distinzione

Per fotografie 4,5 × 6 e 6 × 9

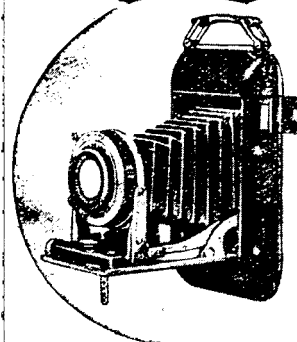
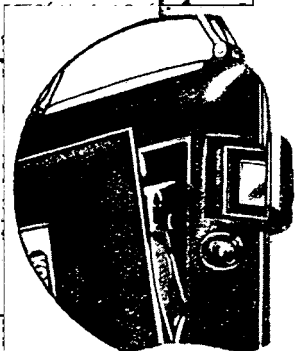
è la nuova creazione che si presenta non solo come il compendio di una vasta esperienza, ma anche e soprattutto come l'antesignano di nuovi principî costruttivi.

Eccone i principali elementi:

Telemetro incorporato ed accoppiato all'obbiettivo; agisce per sovrapposizione delle immagini ed assicura la più perfetta messa a punto a sistema micrometrico.

Obbiettivo Schneider-Xenar f 3,8 o f. 4,5, la lente che ha le particolari caratteristiche della grande incisione, pur conservando alla fotografia una plastica morbidezza.

Otturatore Compur-Rapid, portante una vasta scala di otturazioni sino ad 1/400 di secondo, è munito di autoscatto.

Armonia. La nuova, caratteristica curvatura del «Regent» non è interrotta da nessuna sporgenza - perchè il mirino, la chiave e gli altri organi esteriori sono rientranti - e conferisce all'apparecchio un'armoniosa ricercatezza.

KODAK Società Anonima - Via Vittor Pisani N. 6 - Milano

Filiali: Roma - Via Nazionale, 25-26-27 — Napoli - Via Roma, 288 — Genova - Via XX Settembre, 173-175 r.

tempo possibile, uno schema di statuto tipo per le *pro loco* da istituirsi nell'ambito della propria circoscrizione provinciale, statuto che le Associazioni stesse adotteranno, salvo le eventuali modifiche proposte all'E.P.T. e da quest'ultimo adottate per criterî di opportunità contingenti. La nomina del presidente, del vice presidente e degli altri componenti il Consiglio di Amministrazione della *pro loco* verrà fatta con delibera del presidente dell'E.P.T. Tale delibera, nonchè lo statuto tipo dovranno essere inviati al Ministero per la Stampa e la Propaganda per l'approvazione. Trovati regolari gli atti, il Ministero per la Stampa e la Propaganda riconoscerà le Associazioni *pro loco* come regolarmente costituite, iscrivendole in apposito elenco ufficiale.

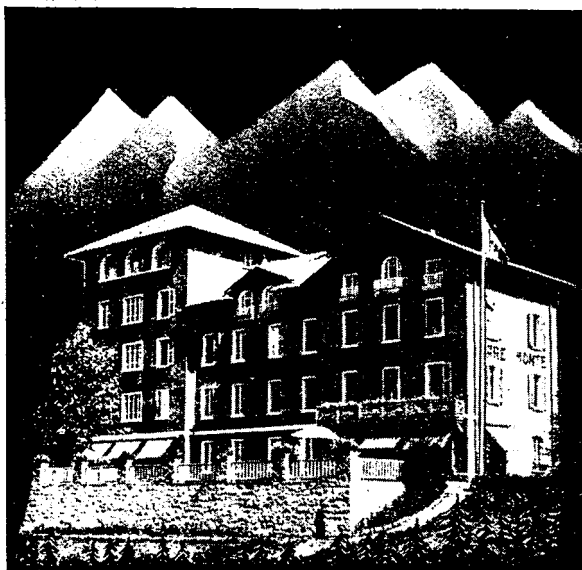
Modalità per l'approvazione delle pubblicazioni di propaganda turistica.

Con riferimento alle norme vigenti per l'approvazione delle pubblicazioni di propaganda turistica, il Ministero per la Stampa e la Propaganda ha diretto ai presidenti degli Enti Provinciali per il Turismo una circolare con la quale si ricorda che le dette pubblicazioni devono essere inviate in bozza, anzichè stampate. Inoltre, la circolare osserva che quasi tutti gli enti, le aziende alberghiere, ecc., che preparano opuscoli di propaganda turistica si riservano di inviare le bozze alla approvazione della Direzione Generale per il Turismo, quando ormai resta pochissimo tempo a disposizione o per gli impegni assunti con le tipografie, o per le esigenze propagandistiche della tempestiva diffusione. Ciò intralcerebbe notevolmente il lavoro del Ministero, che — pur disbrigando con la massima sollecitudine tutte le pratiche — ha bisogno di un certo margine di tempo per il controllo dei dati tecnici, la revisione dei testi stranieri e l'esame estetico delle pubblicazioni. Gli E.P.T. sono stati quindi invitati a rendere noto che, per l'avvenire, non saranno più concesse autorizzazioni per la stampa di opuscoli, pieghevoli, ecc., che non vengano presentati all'esame della Direzione Generale per il Turismo, come prescritto, in bozze di stampa, e che non sarà tenuto alcun conto di eventuali sollecitazioni giustificate dalla ritardata presentazione di tali bozze.

Sistemazione di edifici ai valichi di frontiera.

Con R. Decreto Legge 15 febbraio u. s. è autorizzata la spesa di L. 18.000.000 per provvedere all'assetto degli edifici per i servizi politico-doganali-turistici sui valichi alpini di frontiera. Tale spesa sarà ripartita nel modo seguente: L. 2.000.000 sull'esercizio 1936-37 e L. 4.000.000 in ciascuno degli esercizi dal 1937-38 al 1940-41.

Come la scuola potrebbe insegnare il rispetto per le segnalazioni stradali.

Una disposizione diramata dal Ministero egiziano per la pubblica istruzione, perchè agli allievi delle pubbliche scuole venga impartito un corso di dodici lezioni di disciplina stradale, pare, secondo le notizie della stampa, che non abbia incontrato il favore dei genitori nè degli scolari, i quali considererebbero tale insegnamento come un aggravio dei programmi di studio. Ma l'iniziativa, che ha avuto qualche precedente nelle scuole di alcune nostre città, è tutt'altro che inutile e strana. Si tratta di un insegnamento eminentemente pratico, che serve alle necessità del traffico stradale, ed è intonato allo spirito e alle esigenze della vita moderna. L'indisciplina del pedone o del guidatore di qualsiasi mezzo meccanico di trasporto, non esclusa la bicicletta di cui i ragazzi fanno ormai un uso generale, costituisce per il turista un grave pericolo ed una preoccupazione continua, capace talora di compromettere il piacere stesso

del viaggiare, quand'anche non si voglia pensare alle conseguenze più gravi che ne possono derivare. D'altra parte, l'insegnamento scolastico dovrebbe correggere ed evitare non solo l'indisciplina del ragazzo, ma anche quella non meno frequente degli adulti, diffondendo la conoscenza delle norme di circolazione, che a mezzo dei ragazzi penetrerebbe nelle famiglie e, quindi, in ogni ceto della popolazione.

Ma questo insegnamento soprattutto per un'altra considerazione ci sembra particolarmente opportuno. Ognuno sa che la strada moderna, per il cui progresso tanto s'è fatto in Italia, trova il suo necessario complemento nella segnalazione, e che un impianto stradale non può considerarsi completo senza cartelli indicatori di pericolo, di direzione, di località, i quali tanto giovano alla circolazione e alla sicurezza dei veicoli e dei pedoni, cioè al traffico in generale. La segnalazione fa ormai parte integrante dell'impianto della strada, e non è più considerata, come avveniva ancora non molti anni or sono, un accessorio; tanto è vero che sulle strade di nuovo tracciato i cartelli indicatori sono collocati nella fase stessa di costruzione, prima che esse vengano aperte al traffico, nè si potrebbe considerare il lavoro ultimato prima della loro posa in opera.

Ora questo impianto, che richiede da parte degli enti come il Touring e di quelli cui compete il governo di strade (municipî, province, Azienda Autonoma Statale della Strada) tante cure e tanta spesa, è gravemente insidiato dall'incosciente vandalismo dei ragazzi, che troppo spesso scambiano i cartelli di segnalazione per un bersaglio contro cui far prova della loro abilità di tiratori. Così, dove non intervenga una manutenzione assidua e costosa, l'impianto di segnalazione, realizzato in tanti anni di propaganda ed a cui il nostro Sodalizio ha recato il massimo contributo, subisce danneggiamenti fino a diventare talora inservibile, e peggio ancora, sino ad offrire uno spettacolo triste e indecoroso di negligente abbandono. D'altra parte, la triste esperienza già fatta scoraggia molti enti che dovrebbero provvedere a nuovi impianti e li rende dubbiosi di affrontare nuovi sacrifici.

Il nostro Sodalizio che, senza disanimarsi per le molte difficoltà di questo genere, continua nella sua opera di propaganda e di assistenza tecnica per le segnalazioni, conosce purtroppo le frequenti obiezioni degli uffici preposti alla manutenzione stradale: « Se potessimo sperare che i cartelli di cui si rende necessario il collocamento durassero almeno qualche anno, non esiteremmo a provvedere al loro impianto; ma con quale animo possiamo affrontare nuovi sacrificî, se l'esperienza ci ha dimostrato che i cartelli non durano una stagione? » V'è chi lamenta cartelli abbattuti o ammaccati a colpi di sasso, pali contorti, lettere o gemme asportate dai cartelli muniti di apparecchi catarifrangenti. Poi interviene la Legge a prescrivere le segnalazioni indispensabili, e gli Enti fanno il debito loro; ma il risultato pratico dovrà essere valutato constatando lo stato dei cartelli alla distanza di un solo anno di tempo.

Ora, contro questo andazzo pericoloso si richiede un pronto ed efficace rimedio, il quale non può essere offerto che dalla Scuola. Ma perchè l'insegnamento riesca efficace, non bastano le raccomandazioni generiche. Occorre entrare nel vivo dell'argomento, spiegando e illustrando le norme di disciplina stradale, le loro ragioni di necessità, gli inconvenienti e le disgrazie che possono derivare dalla loro inosservanza, e soprattutto come i cartelli si rendano indispensabili perchè il traffico possa svolgersi regolarmente e senza pericolo.

La cronaca offre purtroppo una tragica casistica sempre nuova e quanto mai persuasiva. Quante disgrazie per il mancato preavviso di un incrocio, di

Nuovo TEXACO
MOTOR OIL
MANTIENE GIOVANE IL VOSTRO MOTORE

PIRELLI SUPEREXTRA
PIRELLI SUPEREXTRA
PIRELLI SUPEREXTRA
LA NUOVA PALLA
PIRELLI SUPEREXTRA

una svolta pericolosa, di un passaggio a livello; e passando ad argomenti meno tragici, quante esitazioni, quanti errori di strada, specie per chi viaggia durante la notte, con conseguenti disagi e perdite di tempo, per la mancanza di una freccia di direzione, o di un cartello di località! Sono argomenti che i ragazzi capiscono e che si possono rendere suggestivi mediante l'esemplificazione dei casi offerti dalla realtà di ogni giorno. Nè questo richiamo alle condizioni di sicurezza delle persone che viaggiano andrebbe disgiunto da un significato di educazione civile ed umana, che deve costituire il motivo fondamentale di ogni insegnamento.

Forse, l'argomento della disciplina stradale indurrebbe anche a considerazioni più vaste sulla utilità dei traffici e sull'importanza che il turismo assume nella vita del nostro Paese. Ma in un primo tempo basterebbe l'azione proposta, di cui potremmo sperare di veder gli effetti a breve scadenza, e in ogni caso, nel non lontano 1941, in cui l'Italia lancerà l'invito ai turisti di tutto il mondo perchè vengano a constatare i prodigi della sua ascesa morale, civile ed economica.

L'appello rivolto alla Scuola assume quindi un carattere eminentemente nazionale, e siamo certi che troverà una generosa eco di consensi nella coscienza di molti Insegnanti. La scuola acquisterà così un nuovo titolo di benemerenza da aggiungere ai molti, prossimi e lontani, che già le spettano.

Nuove norme che disciplinano le professioni di guida, interprete e corriere.

Anche le professioni di guida, interprete e corriere, che conferiscono a chi le esercita funzioni delicatissime di rappresentanza presso le correnti turistiche straniere che visitano il nostro Paese, hanno ricevuto una nuova disciplina, mediante le disposizioni emanate con Decreto del 18 gennaio u. s. N. 448, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 17 aprile u. s.

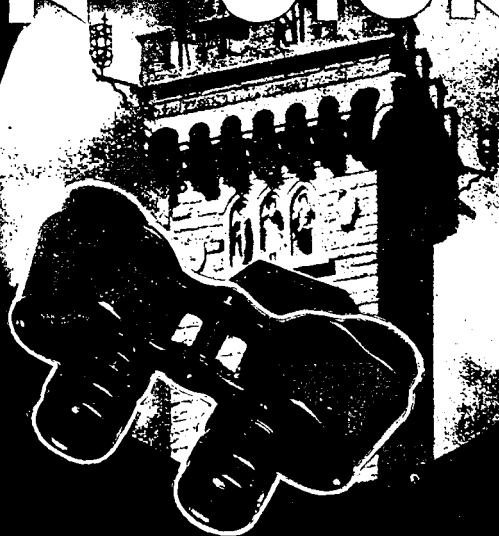
I Prefetti provvederanno a costituire in ogni provincia una Commissione esaminatrice, formata da un consigliere di Prefettura con funzioni di presidente, dai rappresentanti del Ministero per la Stampa e la Propaganda (Direzione Generale per il Turismo), del Ministero dell'Educazione Nazionale (Direzione Generale Antichità e Belle Arti), degli enti locali (pubblici o privati) possessori di musei, gallerie, ecc., di un docente delle lingue estere per le quali vi siano esaminandi, di un rappresentante della Federazione Naz. Fascista Lavoratori del turismo e dell'ospitalità, di un funzionario di P. S. quale segretario. Gli esami avranno luogo ogni anno, sempre che risulti un congruo numero di vacanze nel ruolo stabilito dal Prefetto di ogni provincia, sentito il parere dell'E.P.T. e delle organizzazioni sindacali di categoria. Gli esami verteranno:

1) per le guide: sulla illustrazione storico-artistica delle opere d'arte, dei monumenti, delle cose archeologiche e sulle bellezze naturali delle località in cui il candidato aspira ad esercitare la professione di guida, nonchè su una o più lingue straniere indicate dal candidato;

2) per i corrieri: su elementi di geografia turistica, sui regolamenti per le comunicazioni ed i trasporti e sull'organizzazione turistica;

3) per gli interpreti: sulla lingua o sulle lingue straniere indicate dal candidato.

Il Decreto inoltre fa assoluto divieto alle guide, agli interpreti e ai corrieri di esercitare, nei confronti dei turisti, attività estranee alla loro professione, e princi-

palmente quelle di carattere commerciale. Il divieto comprende l'esercizio di ogni attività in concorrenza alle agenzie di viaggio, quale la funzione di corrispondente di altre organizzazioni estere o nazionali e l'accaparramento diretto o indiretto di clienti per conto di alberghi, imprese di trasporti e simili.

Le tariffe saranno stabilite dalla Corporazione dell'Ospitalità, ed avranno effetto obbligatorio.

Le guide munite di licenza, quando accompagnano visitatori, saranno ammesse gratuitamente in tutti i musei, gallerie, monumenti, ecc., delle località o del territorio per i quali sono autorizzate.

Per la prima applicazione del Decreto, gli interessati già in funzione otterranno il rinnovo della licenza di P. S., se in possesso di un certificato di licenza di scuola media inferiore o di titolo equipollente; in caso contrario, dovranno sottoporsi agli esami prescritti.

Una nuova funivia al Sestriere per Monte Fraitève.

Alle due note funivie che dal colle del Sestriere (m. 2030) raggiungono Monte Sises (m. 2658) e Monte Banchetta (m. 2555), si aggiungerà quanto prima, grazie all'interessamento e all'iniziativa del Senatore Agnelli, una terza funivia per Monte Fraitève (m. 2700), per la quale è già stata chiesta l'autorizzazione al Ministero delle Comunicazioni.

La funivia al Fraitève, che verrà a costituire, con le altre due funivie al Sises e alla Banchetta, un sistema di comunicazioni ad uso turistico-sciatorio forse unico al mondo, avrà la sua stazione di partenza nel vasto pianoro al di là del monticello su cui sorge la piccola Cappella del Sestriere. Davanti alla stazione verrà sistemato un piazzale di capacità pari a quello attuale degli alberghi. I due piazzali saranno collegati da una galleria, che passerà sotto la cappelletta e che servirà al transito dei pedoni, delle automobili e degli autobus. Dalla stazione di arrivo sulla vetta del Monte Fraitève saranno poi allestite apposite facili piste per le discese al Col Basset e al Monte Triplex. Sulla direttrice di queste discese gli sciatori troveranno la capanna Rivera, la quale verrà spostata dall'attuale sua posizione in testa alla galleria del Basset, appunto per costituire una comoda base di appoggio per le gite e le traversate. Il sistema della funivia, che avrà una lunghezza complessiva di 2640 metri, con un dislivello fra partenza ed arrivo di 640 metri, sarà a «va e vieni», con due vetture della capacità di 25 viaggiatori ciascuna. È prevista una utilizzazione di sei viaggi all'ora, col trasporto, quindi, nel solo senso di andata, di 150 persone-ora. Ad integrazione della costruenda funivia, verranno migliorate le discese del Rivo Nero e di San Sicario, mentre nuove piste saranno sistemate sui pendii che scendono dal Fraitève al Sestriere e a Champlas-Seguin.

Il regolamento di circolazione sull'autocamionale Genova-Valle Padana.

Un Regio Decreto 11 marzo 1937, N. 471, pubblicato dalla *Gazzetta Ufficiale* N. 93 del 22 aprile 1937, stabilisce il regolamento di circolazione sull'autocamionale Genova-Valle del Po. Il regolamento precisa tra l'altro che l'uso dell'autocamionale è riservato esclusivamente agli autocarri con o senza rimorchio, agli autoveicoli, alle trattrici stradali e simili, ai compressori stradali nonchè ai motofurgoncini, motocarrozzette e motocicli. È proibita la circolazione a qualsiasi veicolo non compreso nella specificazione di cui sopra, nonchè ai pedoni non addetti al servizio e agli animali. I contravventori sono puniti con una ammenda da lire 50 a lire 200.

Bemberg

SNIA VISCOSA
I TESSILI DELL'IMPERO
LANITAL
SNIAFIOCCO

Per accedere all'autocamionale, gli autoveicoli ammessi devono presentarsi sempre incolonnati in una sola fila. È proibito il sorpasso all'ingresso e all'uscita, lungo le gallerie e lungo i tratti di strada divisi da appositi striscioni di mezzeria. I contravventori sono puniti con una ammenda da lire 50 a lire 200. Gli autocarri provenienti da località poste oltre i confini della Grande Genova, se diretti al porto devono sostare sulle zone appositamente predisposte sul piazzale di arrivo dell'autocamionale, in attesa di ottenere la autorizzazione di scendere sulle calate. I conducenti che contravvengono alle presenti norme sono puniti con una ammenda da lire 25 a lire 100. È vietato di fermarsi sull'autocamionale, salvo i casi urgenti di riparazioni e di forza maggiore, nei quali gli autoveicoli e gli eventuali rimorchi devono essere spinti sul margine estremo della carreggiata stradale, in modo da ridurre al minimo possibile l'ingombro alla circolazione. In ogni caso di ingombro anche momentaneo della sede stradale il conducente deve adottare le opportune cautele per la sicurezza del transito, comprese le segnalazioni luminose dell'ostacolo durante la notte e anche durante il giorno nelle gallerie.

Inoltre il conducente, o la persona da lui incaricata sotto la sua responsabilità, deve rimanere al suo posto fino a quando non sia tolto l'ingombro entro il più breve termine possibile.

È vietato di cambiare la direzione di marcia dell'autoveicolo; nel caso in cui ciò fosse necessario, le relative manovre si effettueranno sulle piazzuole situate al di fuori delle gallerie e indicate con appositi cartelli. Lungo tutto il percorso l'eventuale sosta degli autoveicoli, per ragioni indipendenti dalla volontà del conducente, è consentita solo su dette piazzuole, per una durata che non può eccedere le sei ore e con l'obbligo delle segnalazioni luminose se la sosta avviene di notte. In ogni caso, all'incrocio con gli altri veicoli la precedenza spetta agli autoveicoli procedenti dalla destra. I contravventori sono puniti con una ammenda fino a lire 1000.

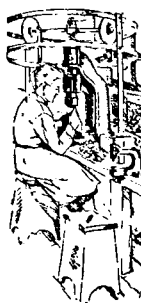
I conducenti degli autoveicoli sono tenuti a segnalare acusticamente il loro passaggio alle case cantoniere all'accesso e avvisare la loro presenza alle eventuali persone. I contravventori sono puniti con una ammenda da lire 25 a 200.

Nel percorrere le gallerie il conducente non può superare la velocità di 50 chilometri all'ora e deve usare dell'autoveicolo in modo da non causare emanazioni di gas di scarico che possano riuscire moleste o diminuire la visibilità. Nelle gallerie illuminate è vietato inoltre l'uso dei fari abbaglianti, salvo nei casi di necessità. I contravventori sono puniti con una ammenda da lire 50 a lire 200.

Chi è trovato a circolare sulla autocamionale sprovvisto di biglietto di transito o di tessera, oppure di tessera di abbonamento o di biglietto di passaggio scaduti è punito con una ammenda da lire 500 a lire 1000, senza pregiudizio delle pene fissate dalla legge per le eventuali alterazioni o falsificazioni e abusi.

Nuove norme per l'accertamento della divisa estera posseduta dai turisti stranieri.

È noto che finora i turisti stranieri entrati nel Regno con divise estere che intendevano poi riesportare, erano obbligati a fare eseguire la registrazione dei relativi importi sul passaporto all'atto dell'ingresso nel Regno.

Tale sistema dava luogo a inconvenienti di varia indole, ed al fine di ovviarli, il Ministero per la Stampa e la Propaganda, Direzione Generale per il Turismo, ha provveduto a stampare un apposito foglietto volante

sul quale verranno registrati, a cura dell'interessato, gli importi in valuta estera posseduti.

Tale foglietto, redatto in più lingue estere e distinto da un numero progressivo ripetuto sul passaporto del turista, costituisce la necessaria documentazione per la riesportazione, da parte del turista stesso, di una somma in valuta estera eguale o inferiore a quella iscritta sul foglietto.

I foglietti di cui sopra vengono consegnati agli interessati dalle Autorità doganali di confine, le quali provvedono a ritirarli poi all'atto dell'uscita dal Regno.

Nessun limite di soggiorno per godere delle riduzioni ferroviarie in Germania.

Finora la Reichsbahn accordava ribassi ferroviarî solamente agli stranieri che si trattenevano almeno sette giorni nel territorio del Reich. A partire dal 13 maggio, possono invece fruire della riduzione del 60 % tutti i viaggiatori provenienti da oltre confine, compresi i Tedeschi aventi il proprio domicilio all'estero, senza che siano tenuti ad una permanenza minima in Germania. La riduzione viene applicata sulle tariffe di tutti i treni diretti e direttissimi, ed anche sui rispettivi supplementi, purchè i necessari scontrini vengano allegati ai libretti di viaggio. Soltanto per i treni di lusso bisogna corrispondere il prezzo regolare dei supplementi. I biglietti a fascicolo devono essere acquistati all'estero, presso un'Agenzia o un Ufficio di viaggi, pagandone l'importo in divisa straniera.

Norme per l'entrata di autoveicoli stranieri e tasse per autotrasporti commerciali in Germania.

L'Automobile Club di Germania ricorda che, per l'entrata in Germania, gli autoveicoli stranieri devono portare posteriormente non solo la targa dell'immatricolazione nazionale, ma anche la targa recante il contrassegno della nazionalità. In mancanza, vi provvederà l'Ufficio doganale di confine. Inoltre ricorda che il contrassegno di nazionalità deve essere applicato in modo che di notte possa essere illuminato unitamente alla targa matricolare.

L'Automobile Club Germanico comunica pure che dal 1º marzo u. s. è stata imposta in Germania una tassa sui trasporti commerciali di persone (taxi, autobus, autocarri, autovetture a nolo) e di merci, anche se fatti con macchine straniere. L'ammontare della tassa per veicoli stranieri è di 0,3 pfennig per chilometro-persona o di 0,6 per tonnellata-chilometro, se trattasi di trasporto di merci per conto di terzi. Tale importo deve essere pagato all'Ufficio doganale di frontiera per il quale avviene l'entrata in Germania. Pertanto l'assuntore del servizio deve presentare all'Ufficio doganale di frontiera — se trattasi di trasporto di persone — la seguente dichiarazione in triplice copia: 1) nome (ditta) e domicilio dell'assuntore; 2) data del passaggio di frontiera; 3) contrassegni di matricolazione dell'autoveicolo ed eventualmente del rimorchio; 4) lettura del contachilometri (se la vettura ne è dotata); 5) località di partenza e di destinazione; 6) indicazione sommaria del percorso fatto nel paese di origine; 7) lunghezza del percorso da compiersi in territorio del Reich, espresso in chilometri; 8) numero delle persone trasportate; 9) numero dei chilometri-persone su cui sarà calcolata la tassa; 10) ammontare della tassa.

Se l'autoveicolo trasporta persone per differenti destinazioni, se ne dovrà fare menzione nella dichiarazione.

L'entrata in Germania di taxi e autovetture di escursione (autobus, autocarri, ecc.) non è sottoposta ad alcuna limitazione, a condizione che sul percorso nel territorio del Reich la vettura non accolga alcun viaggiatore con destinazione all'interno del Reich o per l'estero, e che il paese nel quale il veicolo è immatricolato conceda un trattamento di reciprocità.

vie di accesso dall'italia alla svizzera

Numerose vie, tutte egualmente interessanti, se pur diverse nella lor variata bellezza, si aprono al turista che, dall'Italia, voglia raggiungere la prossima Svizzera.

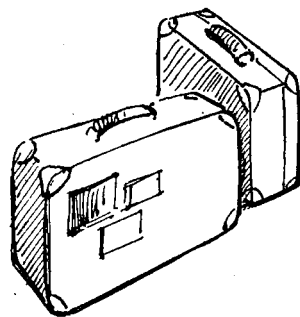
Tra queste, alcune furono percorse fin dalla più remota antichità — ai romani risale infatti la creazione della prima rete stradale transalpina, resa necessaria dalle esigenze strategiche e commerciali dell'Impero — altre, solo a partire dal Medio Evo allacciarono i due versanti alpini, molte infine risalgono a tempi assai recenti.

A tutti ben note sono le due principali vie di accesso del Sempione e del Gottardo, che, percorse da rapidissimi mezzi di comunicazione, possono, in poche ore, condurre il viaggiatore da Milano, cui queste vie convergono, alla Svizzera centro-occidentale. Sia l'una che l'altra presentano un interesse notevolissimo non solo per le bellezze naturali e per le memorie storiche di cui sono ricche, ma anche per la tecnica ardita e abilissima con la quale si sono superate difficoltà senza numero durante la loro costruzione.

La prima di queste, in breve volger di tempo, conduce dalla fertile, ma monotona piana Lombarda, per la serena bellezza del Lago Maggiore, nella luminosa valle del Toce e quindi nella pittoresca Val Divedro dove, presso Iselle, la ferrovia e la strada carrozzabile, che sin qui si erano mantenute all'incirca parallele, divergono. Quella infatti abbandona la valle e, attraversato il Monte Leone (3552 metri) in duplice galleria (19,8 km.), una delle più grandiose e importanti opere del genere, sbocca in territorio svizzero a breve distanza da Briga. La bella strada napoleonica risale invece la valle Divedro e per le note gole di Gondo, cui fa da sfondo l'acuta vetta del Fletschorn, sale al passo (2009 m.), già praticato in epoca romana, dal quale scende poi per la valle della Saltine a Briga.

Di eguale interesse, sia dal lato paesistico che da quello tecnico, è la ferrovia del Gottardo. Questo, che fu senza dubbio uno dei più impervii passi alpini, quasi certamente non percorso dai romani, che gli preferirono i più comodi valichi della Rezia o delle Alpi Occidentali (Gran San Bernardo), si dice che fosse per la prima volta percorso da Biasca a Flüelen nel 1236, pur essendo la più breve via di comunicazione tra Germania e Italia. Per questo motivo e per essere il Gottardo il centro dal quale si irradiano le importanti vie di comunicazione, formate dalle valli della Reuss, del Rodano, del Ticino e del Reno, divenne in breve tempo il più frequentato dei passi alpini, accentrando gran parte del traffico e dei passeggeri dei valichi del Gran San Bernardo, del Sempione e dello Spluga.

Alla prima metà del 1200 risale l'opera ingegnosa di un fabbro, che, per mezzo di una via aerea sostenuta da catene di ferro, rese possibile il passaggio attraverso l'orrida gola delle Schöllenen, posta fra Andermatt e Göschenen, in seguito attraversata da una galleria scavata nella roccia. La traversata da Göschenen ad Airolo, che nel 1775 l'inglese Greville fece in carrozza, la quale venne smontata e portata a spalla nei tratti più impervii e scoscesi, fu giudicata dai buoni montanari impresa pazzesca,

IL LAGO DI POSCHIAVO E LA VAL POSCHIAVINA

L'OSPIZIO DEL GRAN SAN BERNARDO

ma aprì la via ad altri tentativi del genere, tanto che, solo pochi anni dopo, migliorate le condizioni stradali, si istituirono servizi regolari di diligenza tra Flüelen e Chiasso.

L'apertura della linea ferroviaria, ultimata nel 1882, aumentò ancora l'importanza di questa via di accesso alla Svizzera Centrale.

Oggi dai rapidi treni, che la percorrono, si offrono allo sguardo dopo gli idilliaci aspetti dei laghi di Como e di Lugano le pittoresche bellezze della Valle Leventina, in cui scorre il Ticino tra conche verdeggianti separate da strette gole fra le quali la rinomata gola della Biaschina e quella di Stalvedro. Poco dopo il villaggio di Giornico si ha la prima di quelle gallerie elicoidali, che rappresentano una delle particolarità nell'ardita costruzione della linea. Presso Airolo, a 1145 m., è l'imbocco della galleria a doppio binario (14,9 km.), che sbocca a Göschenen evitando così il valico. La strada carrozzabile sale invece, con numerose serpentine, fino alla nuda conca dell'Ospizio, fondato nel XII secolo, poi scende ad Andermatt, dove convergono anche le strade per i passi della Furka e del Grimsel da un lato e dell'Oberalp dall'altro, e per la valle della spumeggiante Reuss, superate le gole delle Schöllenen raggiunge il lago dei Quattro Cantoni.

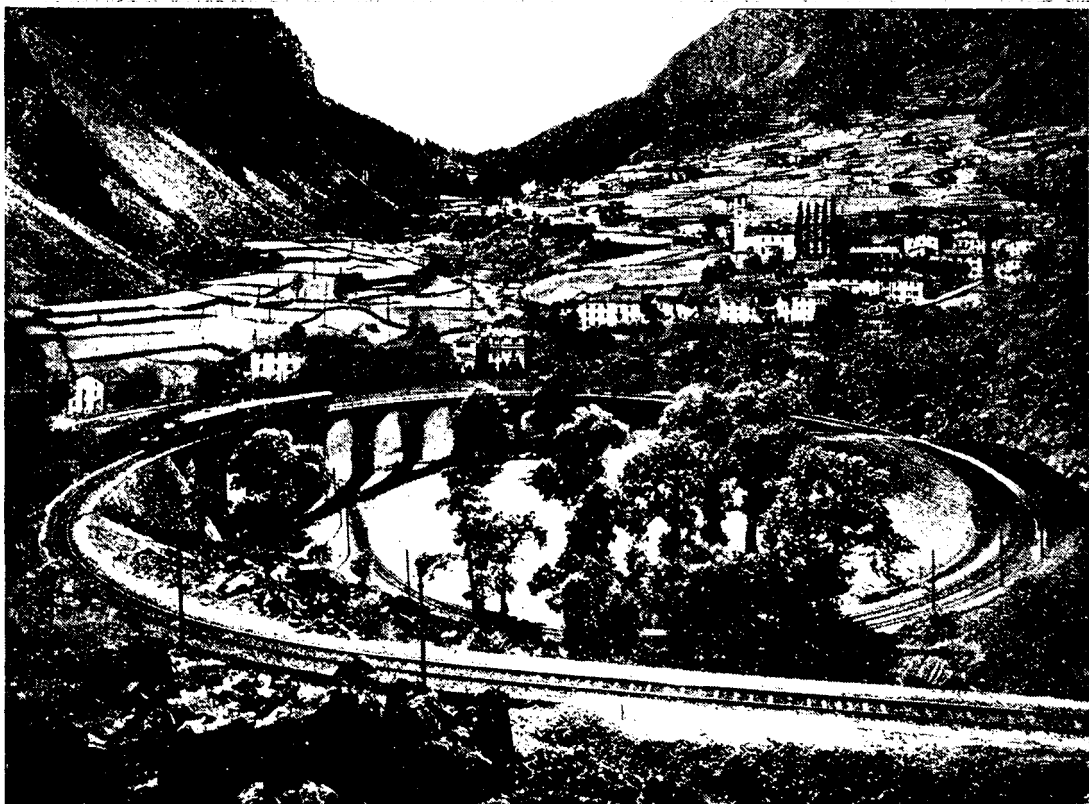
A queste due grandi arterie, fondamentali per il traffico italo-svizzero, si devono aggiungere le linee minori di importanza locale o turistica. Come la breve ferrovia elettrica che, per il ridente solco della Val Vigezzo e delle Centovalli, ricche di pascoli e di splendidi boschi di castagni, unisce Domodossola a Locarno.

Da Tirano, poi, cui giunge, risalendo la Valtellina, la linea proveniente da Colico, ha inizio la ferrovia che, ultimata nel 1910, presenta particolare interesse turistico perchè costruita allo scopo di far ammirare al viaggiatore tutte le bellezze del variato paesaggio alpino. La linea si snoda lungo la magnifica Val Poschiavina, incisa tra il Gruppo del Bernina e le montagne di Livigno, accompagnata fin presso S. Carlo dalla strada carrozzabile, poi, mentre que-

st'ultima segue il lato sinistro della valle, la ferrovia si mantiene sulla destra salendo con audaci curve tra panorami superbi di ghiacciai ed elevate cime rocciose, fino al valico del Bernina (2257 m.), dal quale ridiscende per la valle di Pontresina dell'Alta Engadina, toccando località turistiche tra le più celebrate nel mondo.

Ma una più intima unione tra le infinite bellezze circostanti e il viaggiatore si ha quando, come già i nostri padri, si seguono le antiche vie, pur con mezzi mutati. La splendida rete stradale italiana, e quella svizzera, cui si aggiungono sempre nuove arterie (come il recente tronco che sul lago di Lugano allaccia Gandria alla preesistente strada italiana per Porlezza), invogliano ancor più di qualche anno addietro a percorrere con automezzi le belle strade della rete alpina, seguite, si può dire ovunque, da ottimi servizi di autobus italiani e delle Poste Alpine Svizzere, le quali ultime hanno già compiuto un secolo di vita. Alla fine del 1700 e ai primi decenni del secolo successivo risale infatti in Svizzera quella attiva e intelligente propaganda turistica, la quale, unita al conforto, per quei tempi veramente eccezionale che si offriva al viaggiatore, indirizzò le correnti turistiche internazionali anche in quelle parti del paese ritenute fino allora poco meno che inaccessibili. Questo afflusso rese necessario un bene organizzato servizio di diligenze, il quale assunto dalla Confederazione e riunito con il nome di Poste Alpine Svizzere, coprì d'una complessa rete il paese. Gli automezzi, a partire dal 1906, sostituirono in pochi anni le diligenze, l'ultima delle quali compì il suo percorso nel 1920.

E' possibile in tal modo percorrere la più occidentale delle strade alpine italo-svizzere, che prende il nome dal valico del Gran San Bernardo. Per quanto assai breve sia il periodo durante il quale il valico è sgombro di nevi e frequenti vi infuriino le bufere di vento, pure fu uno dei valichi più frequentati nell'antichità, rappresentando il tramite più diretto tra Torino e il lago di Ginevra.

La strada del Gran San Bernardo, che si dirama da Aosta dalla valle percorsa dalla Dora Baltea, sale al valico, seguendo la valle del Buthier, lungo la quale si passa dai fertili terreni coltivati a vigneti e ad alberi da frutta della bassa valle all'ampio bacino montano della valle superiore, circondato da fitte foreste. Sulla sommità del valico, presso il severo laghetto, ghiacciato gran parte dell'anno, a 2467 m., sorge, a testimoniare dell'importanza del passo, l'Ospizio, la cui fondazione risale a prima del 1000. Di lì la strada, tagliata nella roccia lungo la gola di Saraire, nella quale l'esercito napoleonico, durante la celebre traversata del 1800, ebbe a soffrire molte difficoltà, scende per la valle di Entremont, con vedute superbe dei ghiacciai del Monte

LA FERROVIA DEL BERNINA PER BRUSIO

Velin e del Combin, fino a raggiungere, presso Martigny, l'ampia valle del Rodano.

Dalla già ricordata arteria del Gottardo si stacca a Biasca la strada del Lucomagno, che si snoda prima per la Valle di Blenio, dominata a oriente dall'imponente gruppo dell'Adula, e quindi per la Valle di S. Maria, ricca di boschi, il cui fascino è dato soprattutto dal solitario paesaggio circostante poco modificato dall'uomo. Il valico, non molto elevato (1919 m.), si stende in piano per lungo tratto, e da esso la strada, per la valle di Medels, porta a Disentis sul Reno Anteriore.

Uno dei valichi praticati dalla più remota antichità è senza dubbio il San Bernardino, già in epoca romana servito da strada, di cui sono tuttora visibili tratti presso Mesocco.

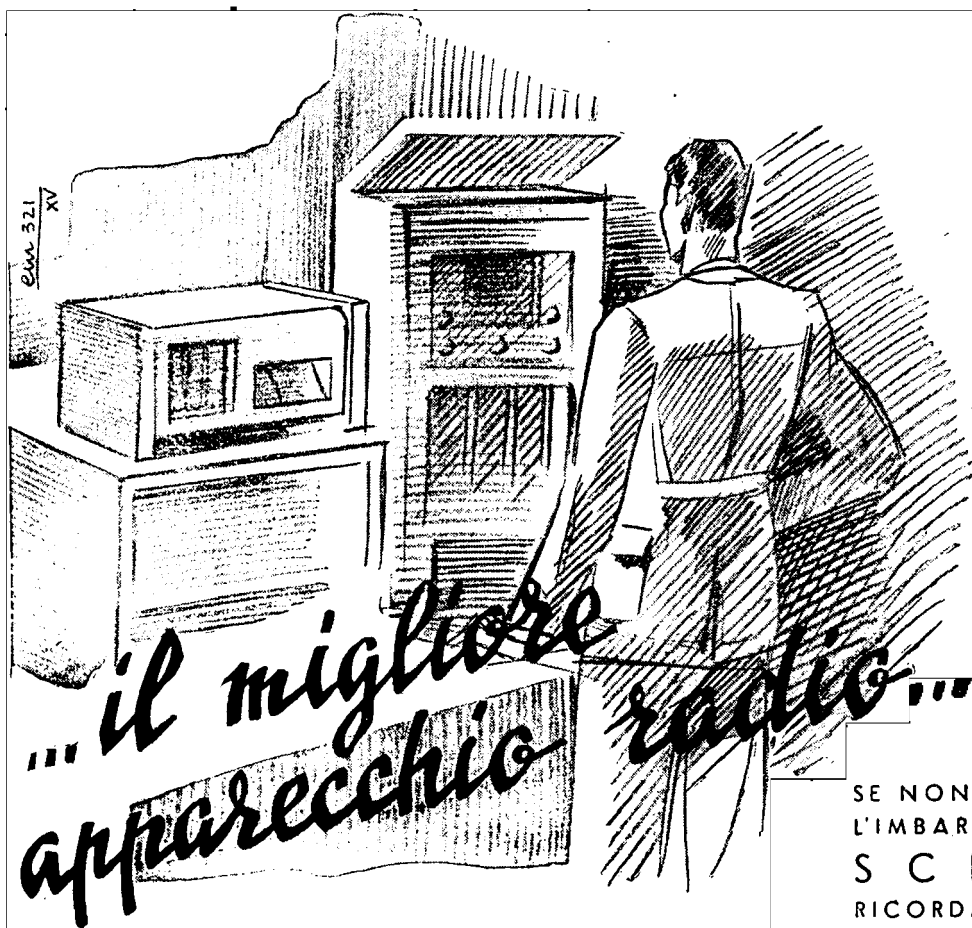
Dall'antico tracciato della strada romana poco si scosta la carrozzabile moderna, che si snoda lungo la valle Mesolcina, ricca di memorie storiche, di cui testimoniano le pittoresche rovine di rocche e castelli, e attraversa quindi la bella conca del San Bernardino tra fitti boschi di abeti, giungendo al passo (2063 m.), superato il quale la vista spazia nella valle del Reno Posteriore.

Caratteristiche del tutto diverse presenta la prossima strada dello Spluga, la più breve ed agevole via tra Lombardia e Grigioni, già ricordata nell'*Itinerarium Antonini* (IV sec. d. C.). Da Chiavenna, cittadina sorta presso lo sbocco della Val Bregaglia nella valle di S. Giacomo, a guardia delle vie di accesso verso il Maloia e lo Spluga, si diparte verso nord la strada che risale nella stretta e selvaggia valle, solcata dal Liro, in mezzo a un paesaggio severo, spoglio, nella parte superiore, di vegetazione. Dal valico, che si apre a 2117 m., per la valle dell'Häuser, cui sovrasta il Teurihorn, si giunge alla cittadina di Spluga, nella verde valle del Reno Posteriore.

Variata, pittoresca, tanto da essere conosciuta come una delle più belle valli alpine, la val Bregaglia conduce, per il caratteristico valico del Maloia, il più basso (1810 m.) dei passi italo-svizzeri, costellato d'incantevoli laghetti, all'Alta Engadina. Infine l'alta valle dell'Adda, risalita come si è visto da una ferrovia fino a Tirano, porta al più orientale dei passi italo-svizzeri e cioè al Giogo di Santa Maria. Tale via di comunicazione, tra la valle superiore dell'Adda e la Val Monastero (Grigioni) segue l'ardita strada dello Stelvio che risale la severa valle del Braulio, superando con numerosi sottopassaggi l'orrida gola del torrente. Immediatamente prima del valico dello Stelvio si stacca il tronco stradale che sale al Giogo di S. Maria e, per la Val Muranza, lungo la quale si snoda in numerose serpentine, sbocca nella Val Monastero.

Sia dunque al turista affrettato, che in breve tempo voglia appagare l'occhio con fugaci visioni di variati paesaggi alpini, sia al viaggiatore, cui il tempo non difetti per godere più intimamente di tutte le bellezze naturali ed artistiche delle arterie italo-svizzere, delle quali qui non si è potuto dare che un rapido accenno, non mancano mezzi che consentano un'amplissima scelta.

C. E.

NUOVA STRADA DI GANDRIA — IL GHIACCIAIO DI CAMBRENA PRESSO L'OSPIZIO DEL BERNINA

"...il migliore apparecchio radio..."

SE NON AVETE CHE L'IMBARAZZO DELLA

SCELTA,

RICORDATE CHE GLI APPARECCHI RADIO CHE FUNZIONANO MEGLIO E DURANO DI PIÙ CONTENGONO CONDENSATORI

DUCATI

PREFERITE GLI APPARECCHI RADIO CHE CONTENGONO CONDENSATORI

FUNZIONANO MEGLIO - DURANO DI PIÙ

COMUNICAZIONI

Riduzioni ferroviarie per la stagione estivo-autunnale.

Sono state approvate e sono in corso di emanazione le norme per le riduzioni ferroviarie alle stazioni balneari, termali e climatiche, durante la stagione estivo-autunnale. Queste norme corrispondono presso a poco a quelle dello scorso anno e contemplano il rilascio di biglietti per viaggi individuali di andata-ritorno e di famiglia, da tutte le stazioni della rete, nei seguenti periodi: dal 20 giugno al 20 settembre per le località balneari e termali e dal 20 giugno al 20 agosto per le località climatiche. Questi periodi sono indicati in via di massima, perchè per qualche località, in relazione alle particolari condizioni della stagione locale, sono stabiliti periodi differenti. La riduzione concessa è del 50 %. I biglietti sono validi per iniziare il ritorno entro 60 giorni dalla data del rilascio, compreso il giorno di emissione. Sono ripristinati anche i libretti di famiglia contenenti scontrini che dànno diritto a viaggi al 50 % fra la località di villeggiatura e quella di residenza abituale.

Si ritiene superfluo dare maggiori dettagli, perchè le norme di queste facilitazioni sono già note alla maggioranza del pubblico, il quale potrà rivolgersi alle biglietterie delle stazioni e delle agenzie per informazioni particolari circa le località ammesse al beneficio delle riduzioni.

Facilitazioni e riduzioni ferroviarie per gli stranieri partecipanti a corsi di cultura e di lingua.

Anche quest'anno sono state rinnovate queste agevolazioni, che mirano specialmente a favorire i viaggi culturali dei giovani stranieri in Italia. Le disposizioni emanate al riguardo precisano che in occasione dei Corsi di Cultura e di Lingua indetti a Firenze, a Ravenna, a Palermo, a Padova, a Roma, a Faenza, a Siena ed a Venezia dall'Istituto Interuniversitario Italiano, è ammessa, a favore dei partecipanti stranieri, sia che provengano direttamente dall'estero, sia che già risiedano in Italia, e dei partecipanti italiani residenti all'estero, l'applicazione della riduzione del 50 %. I partecipanti debbono essere muniti di un libretto (dal quale risulti la nazionalità dei partecipanti ai Corsi) rilasciato dall'Istituto Interuniversitario e contenente sei scontrini, dei quali il N. 1 utilizzabile per l'andata alla sede del Corso, il N. 2 da questa ad una qualsiasi stazione ed i numeri dal 3 al 6 da una ad un'altra qualsiasi stazione. Gli scontrini dal N. 2 al N. 6 sono ritenuti validi soltanto se a pag. 2 della tessera figura la dichiarazione d'intervento ai Corsi.

La validità degli scontrini è stabilita come appresso:

per FIRENZE:

a) Corso primaverile: 1° scontrino dal 15 febbraio al 15 giugno 1937; gli altri 5 dal 15 marzo al 15 luglio 1937.

b) Corso estivo: 1° scontrino dal 14 giugno al 31 agosto 1937; gli altri 5 dal 14 luglio al 30 settembre 1937.

per RAVENNA: 1° scontrino dal 27 marzo all'8 maggio 1937; gli altri 5 dal 27 aprile all'8 giugno 1937.

per PALERMO: 1° scontrino dal 1° aprile al 30 maggio 1937; gli altri 5 dal 1° maggio al 30 giugno 1937.

per PADOVA: 1° scontrino dal 3 aprile al 9 maggio 1937; gli altri 5 dal 3 maggio al 9 giugno 1937.

per ROMA:

a) Corso celebrativo di Giotto e Leopardi: 1° scontrino dal 20 aprile al 30 maggio 1937; gli altri 5 dal 20 maggio al 30 giugno 1937.

b) Corso estivo: 1° scontrino dal 5 giugno al 22 agosto 1937; gli altri 5 dal 5 luglio al 22 settembre 1937.

per FAENZA: 1° scontrino dal 27 maggio all'11 luglio 1937; gli altri 5 dal 27 giugno all'11 agosto 1937.

per SIENA:

a) Corsi dell'Accademia Musicale Chigiana: 1° scontrino dal 15 giugno al 15 settembre 1937; gli altri 5 dal 15 luglio al 15 ottobre 1937.

b) Corso estivo: 1° scontrino dal 18 giugno al 31 agosto 1937; gli altri 5 dal 18 luglio al 30 settembre 1937.

per VENEZIA: 1° scontrino dal 1° agosto al 30 settembre 1937; gli altri 5 dal 1° settembre al 30 ottobre 1937.

Facilitazioni per i Congressi religiosi a Roma.

Il Comitato Congressi e Manifestazioni per la Esposizione Mondiale della Stampa Cattolica a Roma ha organizzato varî congressi importanti, che si succederanno fino a giugno, in occasione dei quali sono concesse ai partecipanti stranieri le seguenti facilitazioni: uso di un libretto contenente 6 scontrini, il primo dei quali valido per l'acquisto di un biglietto di corsa semplice a tariffa ridotta del 70 % da una stazione di confine a Roma; il secondo da Roma ad una qualsiasi stazione a tariffa N. 5; il 3°, 4° e 5° da una qualsiasi stazione ad altra qualsiasi a tariffa ridotta del 50 %, ed il 6° da una qualsiasi stazione ad una di confine a tariffa ridotta del 70 %.

Pacchi postali per la Grecia.

L'importazione in Grecia, a scopo commerciale, di pacchi postali contenenti oggetti vecchi od usati, non è più consentita. Sono ammessi, invece, gli anzidetti oggetti solo se inviati per uso personale, purchè accompagnati da un certificato d'origine rilasciato dalla competente autorità, e da allegare al bollettino di spedizione del pacco, attestante che gli oggetti stessi sono stati disinfettati.

Catalogo delle carte valori postali per collezione.

Questo nuovo Catalogo è stato recentemente fornito dalla Direzione Generale delle Poste e Telegrafi a tutti gli Uffici postali più importanti. Presso i detti Uffici vengono accettate eventuali richieste di acquisto di francobolli per collezione, il cui importo va convertito in vaglia a tassa, da spedirsi direttamente all'Ufficio Filatelico di Roma, piazza S. Macuto, insieme con la richiesta compilata dal committente.

Comunicazioni radio-telefoniche coll'A. O. I.

Con la recente apertura al pubblico servizio delle stazioni radio-telefoniche di Asmara, Addis Abeba e Mogadiscio, viene reso possibile corrispondere da tutte le località del Regno con i tre maggiori centri dell'A.O.I.

La tariffa è fissata in L. 40 per i primi tre minuti, compresa la tassa di avviso e di recapito, L. 10 per ogni minuto successivo e L. 20 per prenotazione ed avviso, nei casi in cui la conversazione non possa aver luogo.

La stessa tariffa viene applicata senza riduzione per le domeniche e per gli altri giorni festivi.

AGIP
CARBURANTI
Victoria
LA BENZINA DEGLI ITALIANI
LITTORIA
IL SUPERCARBURANTE ITALIANO

// LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
ANNO XLIII - NUMERO 6 GIUGNO 1937 - XV E. F.

FEDERICO JOHNSON

A nessuno, più che a Lui, spetta il titolo di precursore e fondatore del Touring. Capo del Sodalizio, dal 1894 al 1919, e, fino alla Sua dipartita, nostro amatissimo Consigliere, Egli impersonava, tra noi, la continuità della tradizione.

Diffondere il ciclismo in Milano, e da qui farne propaganda in tutta l'Italia; togliere a quello sport il suo originario carattere individualista e dilettantesco, e farne comprendere l'alto valore pratico; incoraggiare i primi viaggi collettivi dei ciclisti, affrontando, per essi e con essi, tutti i problemi della viabilità e dell'ospitalità; più tardi — accolto con entusiasmo ogni nuovo e più potente mezzo di turismo — dare a tutti i Soci il modo di conoscere, nei suoi aspetti naturali, artistici, storici, economici, il volto dell'Italia; fare della geografia, per la prima volta, qualcosa di popolare e di vissuto, e trasformare una associazione turistica in un grande e concorde strumento di italianità e di prestigio nazionale: tutte queste furono le tappe della splendida evoluzione del Touring, realizzata durante la Sua Direzione.

E quando, per l'avanzare degli anni, e pei compiti sempre più vasti e per l'aspetto sempre più tecnico e culturale delle iniziative del Touring, Federico Johnson, da protagonista, si trasformò quasi in un nostro alto patrono — a tutti caro e da tutti venerato — Egli continuò ad essere, tra noi, l'espressione e il monito del carattere immutabile ed essenziale del Sodalizio. Luigi Vittorio Bertarelli, salutandolo a Trento, nel 1901, come « il più cospicuo Socio del nostro Touring », dava al suo Capo il titolo che gli fu sempre il più gradito. Perchè dai tempi della prima entusiastica propaganda e delle prime iniziative cameratesche, gli era rimasto vivo, nell'anima, l'intuito di ciò che costituisce lo spirito del Touring: quella solidarietà di intenti e di opere, da socio a socio, che fa di noi, come Egli amava ripetere, una grande Famiglia.

La Sua fisionomia anche spiritualmente paterna; il Suo tratto, bonario e pure imponente; la larga esperienza di industriale, che a Lui, decano della medaglistica italiana, aveva insegnato quanto, in ogni cosa, valgano una integra fama e la comprensione — egualmente felice — della genialità degli artisti e dei gusti della moltitudine, parevano quasi farne un simbolo della Istituzione che Egli considerava come Sua creatura prediletta. Ne seguì l'ascendere, fino all'estremo Suo giorno, con una compiacenza che commoveva. L'augurio che, morendo, le ha rivolto, sarà raccolto da tutti i Soci e, in Sua memoria e nel rimpianto di Lui, diverrà proposito — come Egli voleva — di sempre più fervide azioni.

IL CONSIGLIO DEL TOURING CLUB ITALIANO

IL 1° NOVEMBRE 1912, L. V. BERTARELLI COSÌ SCRIVEVA A FEDERICO JOHNSON: « ... NEL GIORNO DI TUTTI I SANTI MANDO AL PATRONO MASSIMO DEL TURISMO LA SUA VERA EFFIGE NELLA TRASFORMAZIONE ULTIMA DI AUTOMOBILISTA (MENO IL CAPPELLINO), COME OMAGGIO DI TRE SUOI AMICI CARISSIMI CHE RICORDANO CON RICONOSCENZA E VIVISSIMO PIACERE LA MAGNIFICA GITA FATTA INSIEME ».

Per quanti Federico Johnson rappresentava il simbolo della giovinezza lontana, coi suoi ricordi migliori di gagliardia, d'entusiasmo e d'audacia? Non so. La morte è andata di anno in anno assottigliando le file dei veterani e ad un appello dei caduti sarebbero forse più i « *Presente!* » lanciati ad affermare una perpetuità ideale, che non quelli dei sopravviventi.

« *L'omaggio a Johnson è in fondo tributo a Lui che fu detto padre, anzi nonno del ciclismo, qualifica che riassume tutte quelle antesignane trasformazioni, preveditrici e preparatrici dei progressi, per i quali Esso è il più cospicuo socio del nostro Touring...* ».

Queste parole sono di L. V. Bertarelli e datano dal 1901, allorchè il Touring aveva 20 mila soci, e furono pronunziate a Trento, dove il Touring con una manifestazione in onore di Federico Johnson affermava sin d'allora, cioè in tempi in cui l'affermazione costituiva un'audacia, la sua alta missione d'italianità.

E l' entusiasmo che accolse le parole di L. V. Bertarelli, vibranti di un'intima commozione per ciò che lasciavano intendere e non potevano dire, fecero di Federico Johnson, fra le genti trentine, l'esponente delle ideali aspirazioni del Touring, vaticinando un avvenire che diciassette anni dopo sarebbe stato realtà.

Dovendo scrivere di Lui, i ricordi si affollano e si confondono, e nella fretta dell'ora non è facile riordinarli, affinchè assumano, nel tempo e nelle circostanze, il loro valore effettivo. L'essere Egli stato uno dei primissimi a servirsi del velocipede, del biciclo, della bicicletta, dell' automobile, potrebbe indicare una passione sportiva d'avanguardia, ma quando questa passione non è più fine a sè stessa e si fa, in-

vece, apostolato, quando l'apostolato non si accontenta di parole e di gesta, ma vuol essere organizzatore, e non accompagna, ma precede i progressi e riesce ad imporli, noi avvertiamo che le gesta dello sportivo appassionato, le parole dell'organizzatore abile e infaticato diventano reali benemerenze.

Si può dire che ogni fase della vita del Johnson abbia rappresentato una battaglia, non soltanto combattuta, ma vinta. Dal periodo leggendario — 17 dicembre 1871 — in cui sui bastioni di Milano disputava e vinceva la seconda gara di velocità per bicicli (la prima ebbe luogo nel 1870) che siasi tenuta in Italia, di quale successione d'imprese e d'iniziative seppe Egli essere l'antesignano e l'alfiere!

Il biciclo, ai tempi della sua giovinezza, era considerato — e forse non a torto — un pericolo per sè e per gli altri. Provvedimenti municipali lo ponevano al bando della circolazione, considerandolo uno sport di scavezzacolli. E non si riusciva a comprendere come quel giovane, dal temperamento così calmo e dall'apparenza così per bene, vi si fosse dedicato con tanta ostinazione. Gli è che quel giovane, nell'incalzare dei progressi realizzati dal biciclo d'anno in anno, presentiva i progressi futuri, avvertiva che il principio su cui si basava sarebbe diventato pratico qualora non fosse stato abbandonato. Dalla *draisienne* si era arrivati al pedale, dalla forma rozza e sciatta a quella slanciata ed elegante, dalla trasmissione diretta — tante pedalate e tanti giri di ruota, per cui occorreva ingrandire a dismisura la ruota per aumentare la velocità — al pedaliere ad ingranaggi moltiplicati. E la trasmissione a catena la quale, consentendo di non chiamare l'altezza della ruota a coefficiente della ve-

PRIMA VISITA DEI REALI D'ITALIA, IL 2 MAGGIO 1906, ALLA SEDE DEL TOURING CLUB ITALIANO, ALLORA IN VIA MONTE NAPOLEONE. ALLA SINISTRA DI S. M. VITTORIO EMANUELE III, IL PRESIDENTE FEDERICO JOHNSON; ALLA SINISTRA DELLA REGINA ELENA, IL CONSIGLIERE CAV. INNOCENZO VIGLIARDI PARAVIA; DIETRO AL JOHNSON, A FIANCO DEL GEN. BRUSATI, IL VICE-PRESIDENTE ING. ALBERTO RIVA.

locità, creava la moderna bicicletta, doveva dargli ragione in breve volger d'anni.

La fondazione del Veloce Club di Milano da lui, con alcuni amici, voluta, è una delle prove del suo spirito organizzativo. Non si trattava di un club popolare, chè anzi volle avere un carattere di distinzione, ma ciò era necessario, dato lo spirito dei tempi.

Bisognava che il Sodalizio contrapponesse al misoneismo dell'autorità, l'autorità del nome e della posizione sociale dei suoi componenti, giovani dell'aristocrazia, del censo, cosicchè cadesse l'appellativo di «scavezzacolli» che gratificava i primi ciclisti. L'autorizzazione a circolare dapprima oltre la cerchia dei navigli, poi per tutta la città furono conquiste del Veloce Club e del suo presidente Johnson.

E così, accanto e attorno a lui troviamo duchi, marchesi, conti, baroni, quali i Bagatti Valsecchi, i Borromeo, i Dal Verme, gli Stanga, i Greppi, i Melzi, i Litta, i Carcano, i Besana, i Serponti, i Pullè, i Turati, i Gonzaga (rendiamo questo riconoscimento alla nobiltà milanese), insieme a professionisti, a grandi e piccoli industriali, quali il notaio Sormani, Prospero Moisè Loria, il prof. Giulio Ascoli, il Pasta, il Rossetti, e con essi i primissimi fabbricanti di bicicli: Greco e Balbiani. E Johnson, che del Veloce Club era stato la volontà iniziatrice, non appena ebbe l'età conveniente ne fu per parecchie decine d'anni il Presidente, e come tale seppe dare al Veloce Club una grande sede e un grandissimo impulso.

FEDERICO JOHNSON SUL FINIRE DEL 1871, QUANDO COL SUO BICICLO VINSE LA SECONDA GARA DI VELOCITA' INDETTA DAL VELOCE CLUB DI MILANO E DISPUTATA LUNGO I BASTIONI DELLA METROPOLI LOMBARDA.

Appare più che mai evidente, oggi che il passato, anzichè con particolari minuti si può rievocare a grandi linee, come Federico Johnson sia sempre stato alla testa dell'evoluzione pratica e fattiva del ciclismo. Se dapprima le competizioni su pista lo attrassero (tanto che lo vediamo nel 1883 organizzare corse di bicicli in Piazza San Marco a Venezia, e un carosello al Palazzo Ducale, e parteciparvi coi fratelli baroni Bagatti Valsecchi e col conte Carlo Borromeo; e corse sempre più frequenti sulla pista del Veloce Club, creando quel vivaio di corridori da cui uscirono Loretz, Robecchi, Buni, Pasta, Cantù, Tarlarini, Marley, Nazzari, Sauli, Davidson, Pizzagalli, Gnesutta) fu perchè egli vide in queste manifestazioni un mezzo di efficace propaganda. Ma non appena la bicicletta, diminuendo i pericoli, moltiplicando la facilità dell'uso, allargandolo a più pratiche finalità, accrebbe enormemente il campo delle sue applicazioni e il numero degli iniziati, Johnson fu tra i primi a portarla dalla pista sulla strada. Se prima della bicicletta si erano organizzate corse su strada, limitate da Milano a Novara, a Piacenza, alla Camerlata, su distanze di 30, 40, 50 km., esse, anche nella loro brevità, valsero a determinare l'introduzione del velocipede nell'esercito, grazie all'opera del Veloce Club di Milano, chiamato ad assistere ai primi esperimenti e a dettare i primi regolamenti, Allorchè, poi, nel 1893 io promossi per conto del *Corriere della Sera* la prima grande corsa italiana di biciclette, che raccolse alcune centinaia di partenti e che si disputò sul tratto Torino-Milano, il Johnson, già quasi quarantenne, oltre che assistermi nell'organizzazione, volle parteciparvi e lo fece con onore. E fu questa l'ultima sua gara, anche perchè comprese fra i primi che il ciclismo era qualche cosa più di uno sport e che le nuove possibilità della bicicletta, come mezzo di trasporto individuale, schiudevano ad essa orizzonti assai più ampî. Infatti, nel 1894 nasce il Touring Club Ciclistico Italiano, di cui Johnson e Bertarelli sono fra i promotori.

L'idea è stata lanciata da C. A. Citterio, modesto socio di una società ciclistica popolare, la *Milano S. V.*, antagonista del *Ve-*

FEDERICO JOHNSON COLTO NEL 1911 DALL'OBBIETTIVO DURANTE UNA DELLE SUE GITE IN BICICLETTA NEI DINTORNI DI ACQUI.

loce Club; ma non per questo Johnson ne disconosce la bontà e l'opportunità. Come il Touring sia nato ebbi già occasione di narrare in questa Rivista (1), commemorando L. V. Bertarelli, in occasione della sua morte. Non mi ripeterò; ma voglio qui ricordare che, per il Touring, Federico Johnson si trovò allora in contrasto con molti dei suoi vecchi amici, ligi alle consuetudini, attaccati alla vecchia Unione Velocipedistica Italiana, la quale vedeva nell'iniziativa una menomazione dei suoi poteri. E fu battaglia, battaglia fiera, senza esclusione di colpi, senza quartiere. Ricorderò un solo episodio: essendo stato Johnson nominato Direttore Generale, contro di lui specialmente si accanirono gli avversarî del Touring. Si trovò che egli, nato a Milano, non aveva rinunziato alla cittadinanza inglese, mentre lo statuto del nuovo Sodalizio stabiliva che i membri del Consiglio dovevano essere italiani. Con una nobilissima lettera il Johnson, non volendo subire situazioni equivoche, nè creare imbarazzi agli amici, diede le dimissioni. Ma per breve tempo. Essendosi dimesso il nuovo Direttore Generale — il conte Giulio Venino, che aveva accettato la carica interinalmente, con simpatica abnegazione, e soltanto per aiutare il nascente Touring a togliersi da una situazione difficile — il Johnson, che nel frattempo aveva chiesta

FEDERICO JOHNSON NEL 1893, AL TEMPO CIOE' DELLA PRIMA GRANDE CORSA ITALIANA PER BICICLETTE, LA TORINO-MILANO, ALLA QUALE EGLI, QUARANTENNE, PARTECIPÒ CON ONORE. FU QUESTA L'ULTIMA SUA GARA.

(1) Ved. « Luigi Vittorio Bertarelli nei primi anni del Touring » - *Le Vie d'Italia* - Marzo 1926.

ed ottenuta la cittadinanza italiana, fu richiamato al suo posto con una votazione plebiscitaria: 825 voti su 832 votanti. Venti anni dopo, al primo richiamo di guerra, Egli, già sessantenne, presentandosi quale volontario automobilista, dava la risposta migliore a chi aveva posto in dubbio la sua italianità.

Ma non vale rievocare contrasti del passato, di cui non solamente il tempo fece giustizia, ma che furono presto e lealmente deplorati da quegli stessi avversari di buona fede che il Touring ebbe ai suoi inizî. Anzi, direi che questi avversari giovarono, in quanto eccitarono gli spiriti ad una attività appassionata e al desiderio della vittoria.

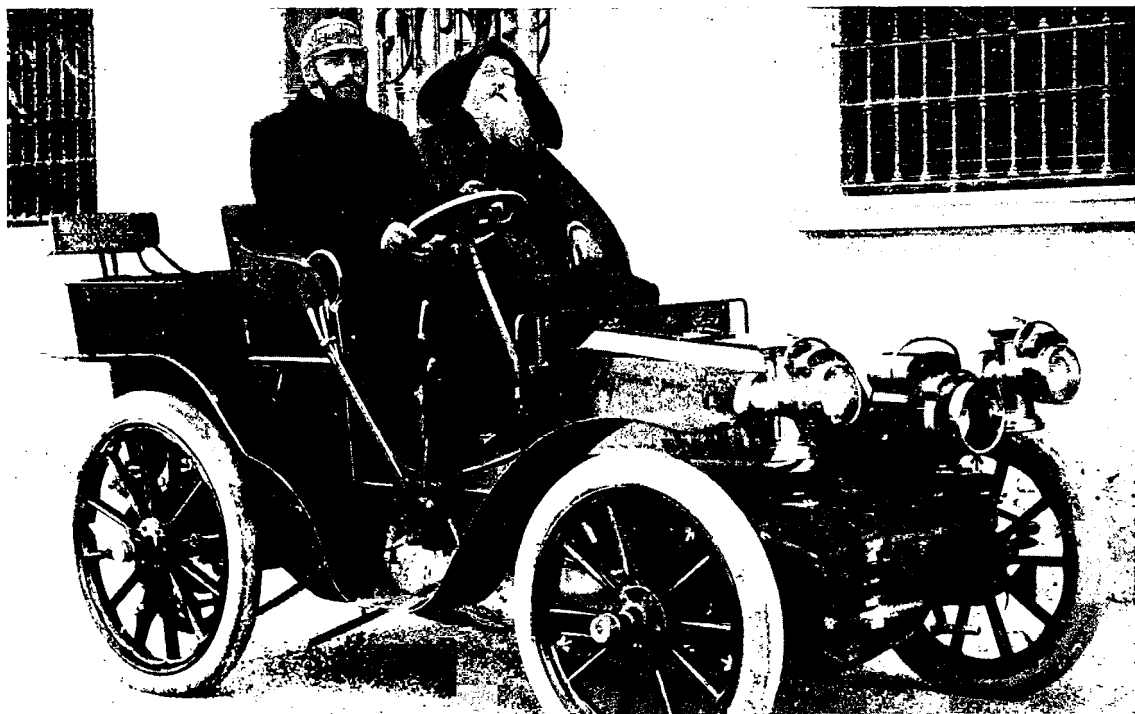
Il binomio Johnson-Bertarelli fu davvero lo spirito animatore dal quale il Touring trasse le sue energie di solidità e di sviluppo. Rileggendo i nomi dei componenti i primi Consigli del Touring si scorgono nettamente le fasi da esso percorse. Nel primo Consiglio

FEDERICO JOHNSON FOTOGRAFATO, IN PERFETTA TENUTA D'ALPINISTA, INSIEME ALL'AVV. ANTONIO GROBER, PRESIDENTE DEL CLUB ALPINO DAL 1891 AL 1909. IL JOHNSON, E' NOTO, PRATICAVA TUTTI GLI SPORT.

molti, troppi giornalisti e fra essi anche il sottoscritto, primo a dimettersi non appena avvertì che le rivalità giornalistiche danneggiavano il Touring. Fu quello il primo periodo: periodo di battaglia. Poi, nei consigli successivi entrarono persone volonterose e modeste, provenienti dalle varie società ciclistiche, dovendosi tener conto del ristretto ambiente e delle influenze. Poi persone scelte con libero criterio fra quelle più adatte per capacità specifiche a coadiuvare il binomio Johnson-Bertarelli nelle sue iniziative, ed a promuovere il maggiore sviluppo del Touring. A Johnson le manifestazioni esteriori; a Bertarelli il lavoro interno d'organizzazione; a Johnson l'azione estemporanea delle gite, dei convegni; a Bertarelli quella duratura delle carte e delle guide.

Fu grande merito di Johnson di aver tenuto il Touring — Egli che aveva organizzato tante gare, partecipandovi — completamente estraneo ad esse. Se vi fu un momento in cui la competizione ciclistica degenerò fu proprio quello. Il totalizzatore aveva ridotto le piste un focolaio di scandali: gli interessi e le rivalità delle Case, portati al parossismo, allontanavano dalle corse su strada i migliori.

La propaganda ciclistica doveva spostarsi ad altri campi: e così vediamo Johnson organizzatore della cosidetta « passeggiata Milano-Roma », la quale raccolse un centinaio di partecipanti (fra cui Johnson e Bertarelli), i quali compirono bravamente il percorso di 700 km., attraverso ali di popolo ammirato e accoglienze entusiastiche. E nello stesso anno eccolo promotore della I Esposizione del Ciclo a Milano, per la quale fece erigere dal Veloce Club un grande salone. E i convegni ciclistici che si seguirono in quei primi anni portando centinaia di soci del Touring in località più o meno lontane, con Johnson alla testa, chi non li ricorda? Furono essi ad affermare la popolarità del Sodalizio, a conquistare i primi nuclei di soci ed a sfatare la leggenda che, fondando il Touring, Milano avesse voluto far opera campanilistica e regionale.

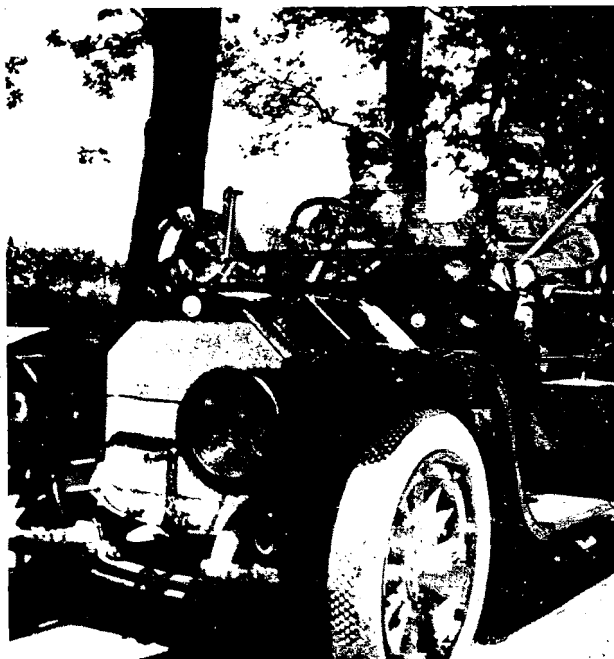
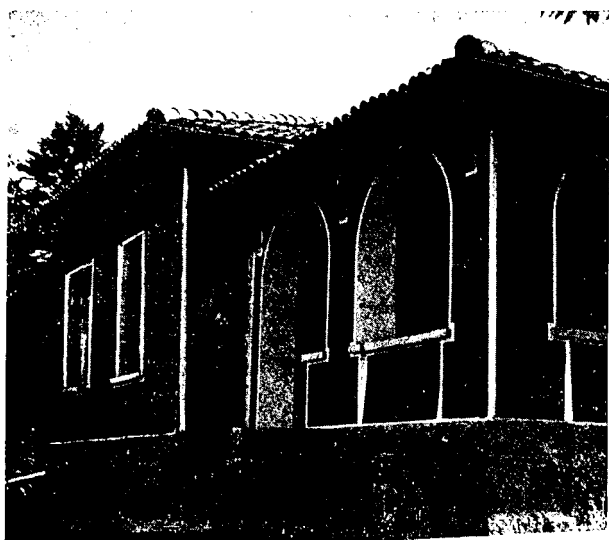
Le gite Milano-Venezia (1895), ciclo-alpina ad Alagna (1898), il convegno a Torino (1898), nel Cadore e nel Trentino (1901), l'escursione in Sicilia (1902), la ciclo alpina Torino-Ginevra (1902), furono e sono memorabili. Esse rappresentarono altrettante affermazioni dell'idea turistica, associando la bicicletta all'alpinismo, accrescendo le sue possibilità non soltanto in

FEDERICO JOHNSON SULLA ISOTTA FRASCHINI 16 HP. CON CUI EFFETTUÒ, NEL 1904, IL PRIMO VIAGGIO AUTOMOBILISTICO IN SARDEGNA: AL SUO FIANCO, SU QUELLA CHE GLI ISOLANI CHIAMARONO « CARROZZA DE FOGU », L'AMICO EMILIO WULFING.

estensione, ma anche in altezza. Bisogna riconoscere che Johnson ebbe veramente l'animo aperto ad ogni progresso. Se gli erano cari i ricordi del passato, sapeva pur guardare all'avvenire.

Anche l'automobilismo lo ebbe fra i pionieri e ad esso Egli aprì coll'esempio le porte del Touring. Nel 1901, quando io organizzai la prima grande prova nazionale — il Giro d'Italia in Automobile — Johnson mi fu vicino, quale Presidente del Comitato organizzatore, con la sua autorità e la sua esperienza. E non soltanto a parole. Egli, che sino allora non aveva guidato che una vetturetta Renault, fu tra i primi ad iscriversi; acquistò una nuova macchina — una Mors a forma di *phaeton* dall'altissimo serpe — e la guidò lui stesso per il non breve percorso, lungo le strade in quei tempi veramente impervie, con maestria, calma e prudenza, non avendo a lamentare neppur uno degli incidenti di cui gli altri fecero larga raccolta.

Re Vittorio Emanuele III — che dopo aver presenziato all'arrivo a Roma degli automobilisti del Giro, aveva voluto ricevere alla Reggia gli organizzatori di esso, con alla testa Federico Johnson — allorchè qualche anno dopo fu a Milano, volle che l'automobile del Johnson lo portasse da Milano a Turate a visitarvi quei veterani, e compì la gita al fianco del guidatore, lasciando agli ufficiali del seguito i posti interni.

Ma di Johnson gli automobilisti devono oggi ricor-

FEDERICO JOHNSON NEL 1915, SESSANTENNE, ALL'INDOMANI DEL DECISO INTERVENTO ITALIANO, NON ESITÒ AD ARRUOLARSI PER PARTECIPARE ALLA GRANDE GUERRA, IN QUALITA' DI VOLONTARIO AUTOMOBILISTA.

IL PADIGLIONE BERTARELLI-JOHNSON, INAUGURATO IL 18 SETTEMBRE 1927 AL VILLAGGIO ALPINO DEL TOURING, E' UN FIORE SBOCCIATO DALLA FRATERNA AMICIZIA CHE UNÌ PER TANTI ANNI, NEL PENSIERO E NELL'AZIONE, FEDERICO JOHNSON E LUIGI VITTORIO BERTARELLI.

L'ARCO D'INGRESSO AL VILLAGGIO ALPINO PORTA IL NOME DI FEDERICO JOHNSON, PERCHE' COSTITUISCE ALTRO SEGNO D'UNA LIBERALITA' CHE SI ESPRIMEVA IN FORME DI BELLEZZA E DI BONTA'.

dare altre benemerenze: quella d'averli ospitati al Veloce Club di Milano; quella di aver nel 1904 portato in Sardegna la prima automobile e con essa percorsa l'isola, convertendo al nuovo mai veduto mezzo di trasporto popolazioni e autorità.

I particolari delle iniziative e delle imprese di quest'uomo singolare non possono che riuscire incompleti. Egli condivise con L. V. Bertarelli l'amore per il Touring, e ad esso dedicò ogni sua attività sino a che le forze gli ressero. Lo sviluppo dell'Associazione, il moltiplicarsi dei suoi aderenti Egli volle non avessero soste ed arresti, e cercò mantenerla all'avanguardia di ogni iniziativa che avesse potuto accrescerne l'importanza, affermandone sempre più il carattere nazionale ed utilmente patriottico.

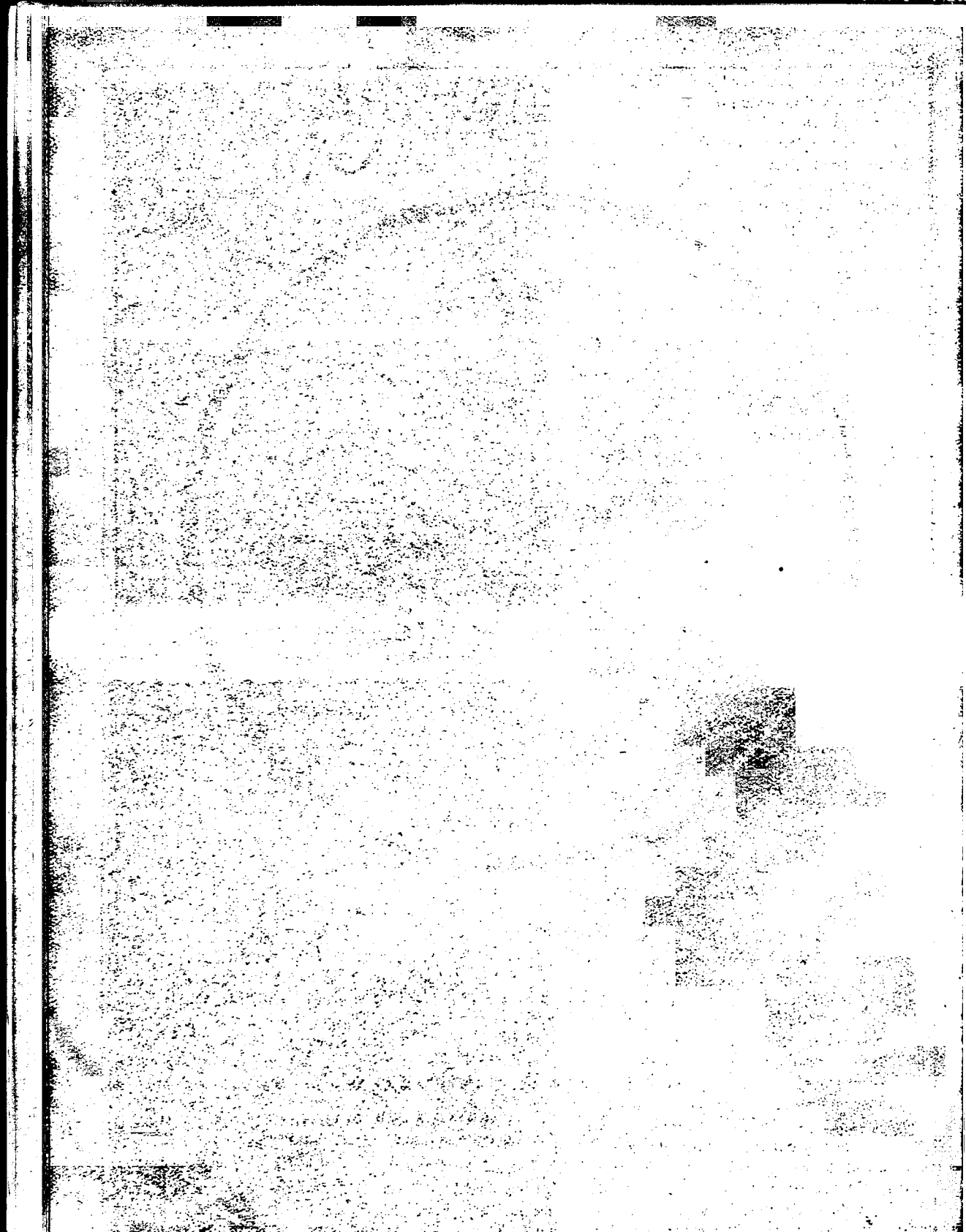
Ma io debbo dire dell'uomo. La passione, l'entusiasmo sono ottimi coefficienti, ma possono anche, come il lievito, riuscir dannosi quando non siano commisurati all'impasto che deve darci il pane. E se il Touring, nel campo del turismo, volle essere il pane alla portata di tutti, Johnson, uomo, fu — mi si consenta l'espressione — della pasta migliore. Signorile sempre, ma con semplicità e cordialità; entusiasta, ma con misura; appassionato, ma con padronanza di sè e lealtà assolute; volitivo, ma con rispetto delle volontà altrui; autorevole, ma senza autoritarismi; aperto agli affetti durevoli e alle salde amicizie, ma con riserbo e oserei dire con timidezza. Industriale, aveva dall'industria tratto lo spirito pratico e la ponderazione; nulla però in lui tradiva l'abitudine affaristica. Il carattere stesso della sua industria, portandolo alla consuetudine con gli artisti, sviluppando il suo amore per l'arte e la bellezza, aveva plasmato il suo spirito ad un'armonia equilibrata ed elevatrice. L. V. Bertarelli lo battezzò il «Bajardo», e nel campo in cui esplicò la sua attività fu veramente tale. Non fu soltanto uomo di un disinteresse senza pari, ma anche un mecenate senza ostentazioni, senza esibizionismi e sovratutto senza mai secondi fini. Ebbe avversarî, ma non nemici; ed anche agli avversari dolse di essere stati tali e furono lieti di riconciliarsi con lui, ritrovando l'animo suo spoglio di risentimenti, non conoscendo Egli il rancore. Nella sua industria seppe raggiungere le maggiori altezze: nella vita privata — sia lecito ad un vecchio amico attestarlo, in quest'ora, ai quasi cinquecentomila soci del Suo Touring — praticò tutti i doveri e conobbe tutti gli eroismi.

Aveva lasciato la Presidenza del Touring nel 1919, costretto dalle sue condizioni di salute, malgrado ogni insistenza contraria, sapendo che Giovanni Bognetti, altra splendida figura, avrebbe continuata la sua collaborazione al Sodalizio a fianco del suo fido compagno Bertarelli. Ma anche dopo questo distacco, del Touring viveva, e ne seguiva i progressi e di essi gioiva: poteva guardare al suo passato con orgoglio, ma sovratutto dal suo presente traeva soddisfazioni e speranze del suo chiaro e sicuro avvenire. Ed era lieto di vedersi ricordato, amato e venerato come un domestico nume.

Della serenità che sorresse sino all'ultimo il suo animo può essere documento que-

FEDERICO JOHNSON

PRIMO PRESIDENTE DEL TOURING CLUB ITALIANO
DALLA FONDAZIONE AL 1919

29 Aprile 1855 — 7 Maggio 1937-XV

sto brano di lettera, scritta pochi mesi or sono ad un vecchio amico per scusarsi di non averlo potuto ricevere:

« Le mie condizioni di salute sono terribilmente mortificanti, perchè sono colpito da una infermità alle gambe, che sono proprio quelle che mi hanno sempre tanto bene aiutato ad essere presente... Devo purtroppo considerare che quando si hanno ottant' anni e.... *frazioni,* le gambe soffrono del peso dell'età ed è già dono dell'ignota Provvidenza l'avere lucidità di mente e forza di volontà per affrontare con discreta serenità un doloroso destino ».

Io lo vidi l'ultima volta pochi mesi or sono. L'invito a recarmi da lui era vergato con una scrittura tremula, e allorchè mi venne incontro si reggeva sulle stampelle. Ma dalla cintola in su era sempre Federico Johnson, quale l'avevo conosciuto in tempi — per dirla col poeta — « *che prischi — chiama lo stanco sorriso nostro...* ». Il torace vigoroso, il volto illuminato dal suo sorriso buono ed arguto, gli occhi vivi, la parola pronta, il ricordo immediato.

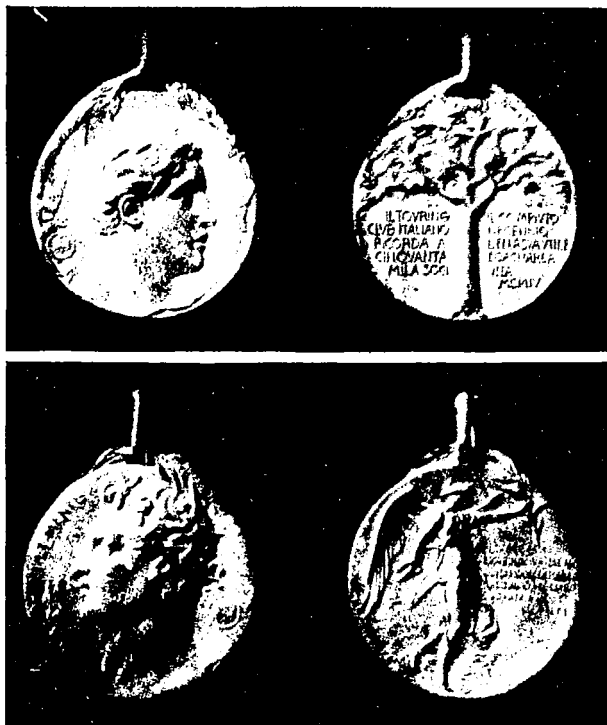
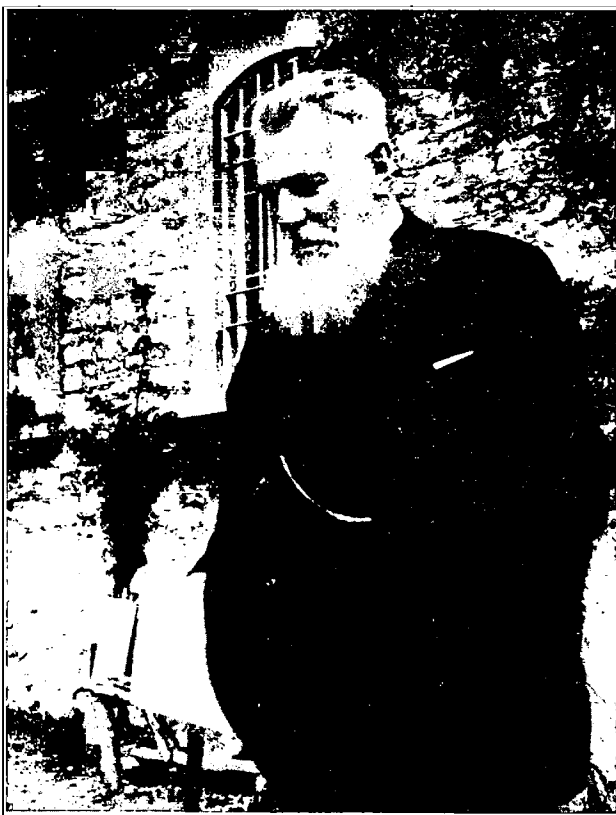
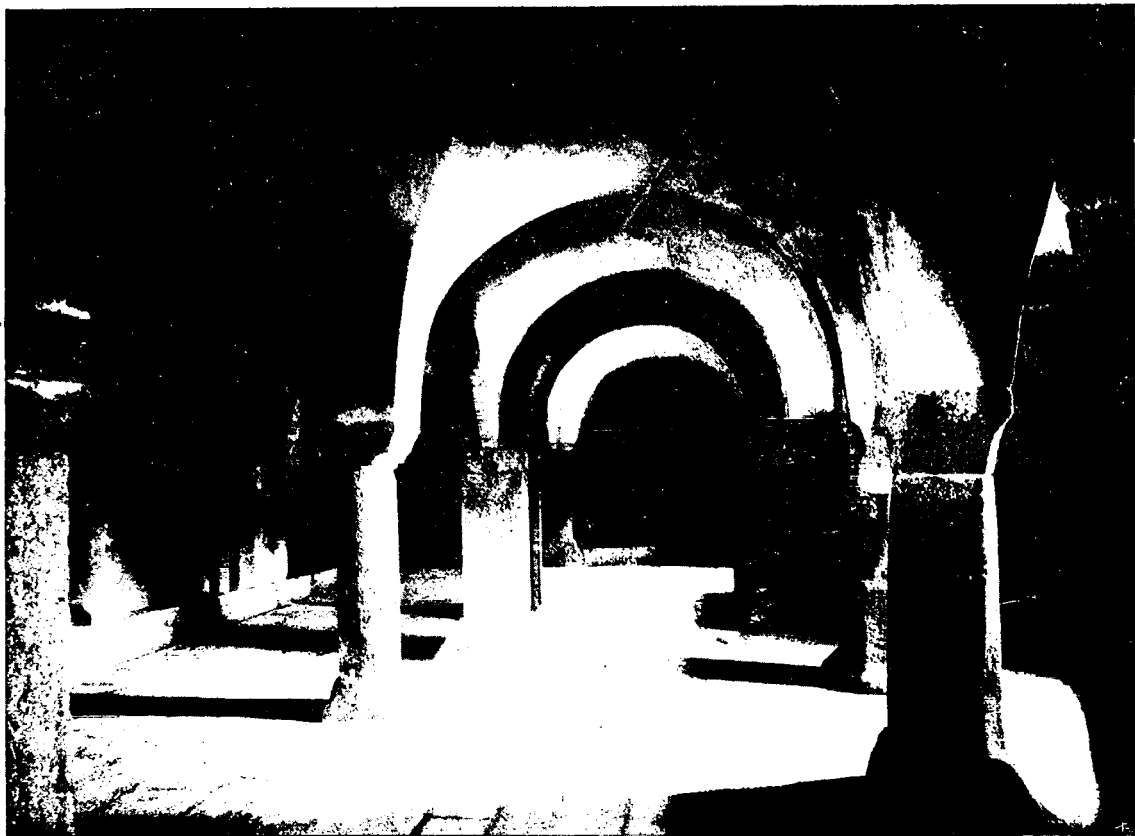
Si parlò a lungo, ed io ritrovai in Lui quel sagace e pacato umorismo, che era certo una eredità degli avi anglo-sassoni. In quell'occasione Egli mi disse il grande dolore provato il giorno nel quale aveva dovuto rinunziare a recarsi al Touring; ma lo fece con la serenità quasi sorridente dell'uomo il quale sa che non vale ribellarsi al destino, aggiungendo che il maggior pericolo per i vecchi è di non sapersi mettere in disparte a tempo giusto.

E le ultime parole del buono e caro vecchio ottantaduenne, nel congedarmi, furono:

— Vorrei vivere tanto ancora, non dirò per vedere il cinquantenario del Touring, ma almeno che questo avesse raggiunto i cinquecento mila soci. E' proprio vero che l'appetito vien mangiando! Nel 1894 i soci si contavano ad uno ad uno, poi a cento a cento, poi a mille, poi a diecimila. Ora li contiamo a centomila!...

Il suo sogno non si è avverato, ma il ricordo del « nonno », quando le mète da lui indicate verranno raggiunte, sarà più che mai presente nei suoi riconoscenti nipoti.

Queste note, scritte all' indomani stesso della Sua morte, saranno giudicate sommarie e incomplete; ma quanti fra i Soci del Touring furono testimoni delle iniziative del loro primo Presidente, sapranno completarle, portando alla Sua memoria il loro ricordo, come si porta un fiore.

A. G. BIANCHI

LA LIBERALITA' DEL JOHNSON RIFULSE IN MOLTISSIME OCCASIONI: AD ESEMPIO, DOPO AVER OFFERTO UNA MEDAGLIA AI PRIMI CINQUANTAMILA SOCI DEL TOURING, ALTRA NE OFFRÌ AI PRIMI CENTOMILA.

FEDERICO JOHNSON A 72 ANNI, NEL 1927: FOTOGRAFIA ESEGUITA DURANTE LA SUA ULTIMA VISITA AL VILLAGGIO ALPINO DEL TOURING.

PREDAPPIO - PIEVE DI S. CASSIANO IN APPENNINO: LA CRIPTA. *(Fot. Soprintendenza)*

RESTAURI IN EMILIA E ROMAGNA

Qui raggruppiamo, da cronisti, senza nessuna distinzione sistematica di epoche, di scuole o di luoghi, le notizie su un certo numero di argomenti riguardanti il restauro monumentale e pittorico (discussioni, restauri eseguiti, restauri in programma): i limiti che ci imponiamo sono di regione e di tempo, giacchè ci occupiamo dell'Emilia e della Romagna e ci fermiamo a considerare quanto si è detto, fatto e promosso nei tre anni 1934, '35 e '36, con intervento della Soprintendenza all'Arte Medievale e Moderna della regione.

Cominciamo dal paese che ogni Italiano ha nel cuore: Predappio. Non ci fermeremo stavolta a parlare della vecchia Predappio annidata intorno al suo cupo castello.

Parliamo invece dell'antichissima Pieve di San Cassiano in Appennino, che taluno ritiene anche anteriore al 1000; ma con spiccati caratteri architettonici romanico-lombardi, nelle tre absidi e nella cripta (che sono i soli avanzi genuini), da attribuirsi piuttosto al sec. XII. All'ombra della vetusta Pieve di San Cassiano si raccoglievano le povere tombe del Camposanto di Predappio: ora esso è tutto rinnovato per volere del Duce e vi dormono in pace Alessandro e Rosa Mussolini; e così pure nel 1932 e '33, sempre per volere del Duce, la Pieve è risorta con diligente studio di Luigi Corsini, fiancheggiata da un campanile nuovissimo (1934), ma che si intona alle forme romaniche.

A Bologna si fece gran discussione per due illustri monumenti: la facciata di San Petronio e il Palazzo del Podestà, i due monumenti che insieme col Palazzo del Comune (o d'Accursio) costituiscono le parti essenziali della magnifica piazza intitolata al Fondatore dell' Unità d' Italia. Completare o non completare questi grandiosi edifici rima-

sti purtroppo incompiuti? E come completarli?

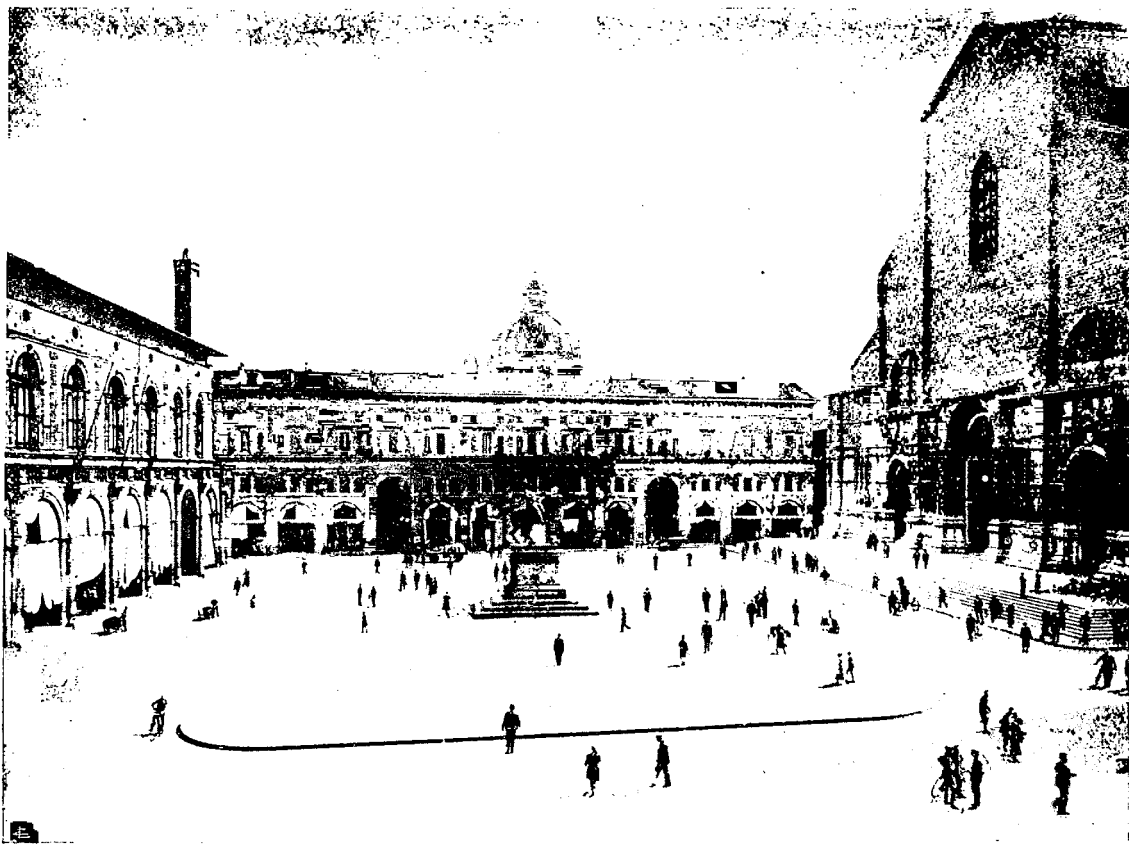
La discussione veramente non era nuova; e probabilmente negli anni futuri si ritornerà ad agitarla. Questi due difficilissimi temi, tanto suggestivi, hanno una virtù propria di riproporsi automaticamente all'attenzione e al fervore degli architetti e dei cittadini più zelanti. San Petronio, con questo suo finora irresoluto problema, ha appassionato tutte le generazioni dal tempo di Antonio di Vincenzo ad oggi (1). Anche l'ultimo recente concorso ha dato buoni frutti di studio, ma in definitiva la soluzione non si è trovata e secondo gli opposti pareri, si spera o si teme che non si troverà mai. Il Palazzo del Podestà ha dato filo da torcere dai tempi del Rubbiani e del suo tenace oppositore Bacchelli. Ritornato all'ordine del giorno in questi anni, i promotori di un ripristino o completamento, con ricco cornicione, con merlatura, con aggiunta di colonnine e trafori per trasformare i grandi finestroni del piano superiore in altrettante bifore sontuose (come o meglio, analogamente a quelle del Palazzo Comunale, progettate e approvate nel 1927, eseguite nel 1935-36), nonchè con altro elaborato progetto per la fronte verso il Nettuno, non riuscirono a convincere il Consiglio Superiore delle Antichità e Belle Arti, e perciò l'austero edificio è rimasto al punto di prima; in condizioni, cioè, di *meglio* attestare la grande genialità del Fioravanti (se è proprio suo il disegno), o comunque del suo autore, che concepì,

PREDAPPIO - PIEVE DI S. CASSIANO IN APPENNINO: LE ABSIDI. *(Fot. Soprintendenza)*

avanti che terminasse il Quattrocento, un'architettura di maestà romana, precorrendo il Palladio.

Nello stesso periodo il Comune di Bologna ha dedicato importanti opere a porre in valore i ruderi della Rocca di Galliera, scarsi ma eloquenti avanzi della famosa Rocca che a gara i Papi rico-

PREDAPPIO - LA CAMPANA DEDICATA ALLA MEMORIA DI ROSA MALTONI MUSSOLINI.

(1) E' noto che esistono progetti per la facciata di San Petronio di D. Varignana, di Baldassare Peruzzi, di Cristoforo Lombardo, di Giulio Romano, del Vignola, di Domenico Tibaldi, del Palladio, del Terribilia, del Dotti, ecc. ecc. Tra i moderni ricordiamo il Ceri, il Collamarini, il Rubbiani; tra i modernissimi il Cirilli, il Sandri e il Torres.

BOLOGNA - PIAZZA V. E. II: A SINISTRA IL PALAZZO DEL PODESTA', A DESTRA S. PETRONIO. *(Fot. Soprintendenza)*

struivano e i Bolognesi atterravano. Gli altri avanzi si scorgono lungo le mura o si dovrebbero mettere allo scoperto scavando la deliziosa Montagnola, *quod Deus avertat:* tanto più che il grazioso ritrovo dei bimbi petroniani vanta ormai un'esistenza di due secoli e mezzo, e fu abbellito con l'elegante riforma dei tempi napoleonici (1806) e con la recente collocazione, voluta da S. E. Manaresi, delle erme di *spiriti magni* che onorarono la città, sia che fossero Bolognesi autentici o Bolognesi adottivi, come Giosue Carducci.

BOLOGNA - IL BELLISSIMO « CHIOSTRO DEI MORTI » NEL CONVENTO DI S. FRANCESCO.

Contemporaneamente alla Rocca, anche la vecchia Porta Papale che vi era connessa (Porta Galliera) venne decorosamente restaurata.

Accenniamo qui ad altri due notevoli restauri architettonici, quello eseguito (Direz. Ing. Baulina) per iniziativa della Cassa di Risparmio, su ampio tratto della facciata del Palazzo Pepoli (1) (prima metà del sec. XIV), palazzo - fortilizio, con le sue genuine merlature a fil di mura che noi portammo con molte altre analoghe a buon sostegno di una nostra tesi, in occasione dei restauri del Castello di Pavia. Il restau-

(1) Il palazzo Pepoli è diviso in due distinte proprietà, Cassa di Risparmio e Contessa Braghini.

ro si estenderà al rimanente e ancor più pregevole tratto della facciata, per iniziativa della proprietaria Contessa Braghini e del Comitato di Bologna Artistica, attualmente presieduto dall'on. Conte gr. uff. Francesco Cavazza.

L'altro restauro riguarda le case (Uguzzoni) di un curioso e appartato dedalo di viuzze, intorno al Vicolo Tubertini che sbuca in Via Cavaliera. Medioevo perfetto: torri, strutture a sbalzo su poderosi beccatelli, qualche finestra archiacuta, dei cavalcavia dall'aspetto di antri paurosi. Il restauro, di semplice riordinamento, diretto dalla Soprintendenza (Arch. Capezzuoli), si deve all'iniziativa del Credito Romagnolo, proprietario delle case.

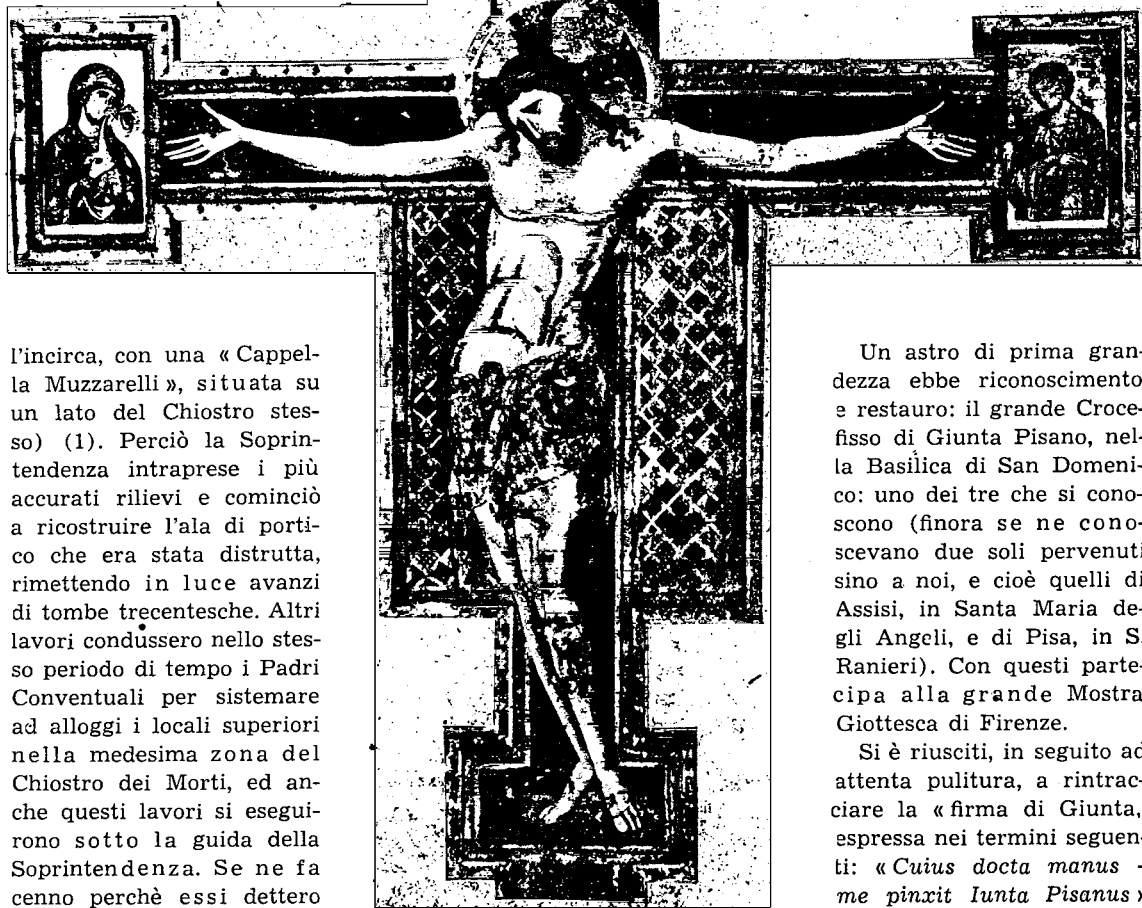
La Soprintendenza dedicò l'opera sua e i suoi mezzi, purtroppo notoriamente scarsi, allo studio e all'inizio del ripristino del Chiostro dei Morti, nel Convento di San Francesco, fuori Porta Nuova. Questa parte del Convento fu disgraziatissima, per le manomissioni utilitarie che dovette sopportare: sede dell'Intendenza di Finanza, il Chiostro dei Morti fu usato per molti anni, con i locali che lo circondano, come deposito e posto di rifornimento dei Sali e Tabacchi: l'antico refettorio dei conventuali, adorno di un vasto ciclo di affreschi di Francesco da Rimini (secolo XIV) era divenuto la « salara », magazzino del sale. I porticati del Chiostro erano scomparsi entro costruzioni nuove e adattamenti; oppure, nell'ala adiacente al tempio, erano stati demoliti.

BOLOGNA - SANTA DIPINTA DA VITALE DA BOLOGNA NEL CONVENTO DI SAN FRANCESCO.

Il Chiostro merita davvero di risorgere, per i suoi pregi archi-

BOLOGNA - AVANZI DI AFFRESCHI TRECENTESCHI (FRANCESCO DA RIMINI) NEL REFETTORIO DEL CONVENTO DI SAN FRANCESCO.

tettonici (rilevati dai molti elementi superstiti e da chiare tracce) e per essere un meraviglioso punto da cui si gode la visione del Tempio, del suo campanile più antico e dell'altro eretto sul finire del Trecento da Antonio di Vincenzo (contemporaneamente, all'incirca, con una « Cappella Muzzarelli », situata su un lato del Chiostro stesso) (1). Perciò la Soprintendenza intraprese i più accurati rilievi e cominciò a ricostruire l'ala di portico che era stata distrutta, rimettendo in luce avanzi di tombe trecentesche. Altri lavori condussero nello stesso periodo di tempo i Padri Conventuali per sistemare ad alloggi i locali superiori nella medesima zona del Chiostro dei Morti, ed anche questi lavori si eseguirono sotto la guida della Soprintendenza. Se ne fa cenno perchè essi dettero luogo ad un felice ed impensabile ritrovamento: quello di affreschi, purtroppo mutili, ma di sommo interesse, di Vitale da Bologna (sec. XIV), la cui grande figura, attraverso moderni studi, ha acquistato molto rilievo, sopratutto per merito di Roberto Longhi. I frammenti di un grande Cenacolo e di cospicue figure di Santi, che solo alcune necessarie demolizioni potevano rivelare esistenti su una parete nascosta da un muro più recente, furono a fatica tratti a salvamento, restaurati e posti, in attesa di miglior collocazione, su una parete del transetto nella Chiesa di San Francesco.

Ma non la sola scuola bolognese, per la quale abbiamo eseguito altri restauri notevoli, ebbe incremento dalle nostre indagini o dalle nostre fortunate scoperte.

BOLOGNA - IL CROCEFISSO DI GIUNTA PISANO, NELLA BASILICA DI SAN DOMENICO.

Un astro di prima grandezza ebbe riconoscimento e restauro: il grande Crocefisso di Giunta Pisano, nella Basilica di San Domenico: uno dei tre che si conoscono (finora se ne conoscevano due soli pervenuti sino a noi, e cioè quelli di Assisi, in Santa Maria degli Angeli, e di Pisa, in S. Ranieri). Con questi partecipa alla grande Mostra Giottesca di Firenze.

Si è riusciti, in seguito ad attenta pulitura, a rintracciare la « firma di Giunta, espressa nei termini seguenti: « *Cuius docta manus - me pinxit Iunta Pisanus* » (Mi dipinse Giunta Pisano, la cui mano è dotta). Nessuno si meraviglierà di questo autoelogio, se si terranno presenti gli altri notissimi di Lanfranco, di Buschetto da Pisa, di Wiligelmo, di Nicola, di Guglielmo, di Giovanni Pisano, ecc.

Ma la serie (e non siamo ancora usciti dalla città petroniana) non è chiusa. E per quanto non mi sia qui possibile darne più che un fuggevole cenno, posso tuttavia annunciare che un altro prezioso capolavoro, noto agli studiosi, ma finora negletto e quasi irriconoscibile per le scempie ridipinture, richiama ora la più viva attenzione

(1) Il suo ripristino servirà a completare l'opera del Rubbiani (1886-99) per cui iniziativa, assecondata dalla grande regina Margherita, il Tempio risorse dal suo estremo decadimento.

nella stessa Mostra Giottesca di Firenze: la « Madonna dei Servi » del Cimabue, opera davvero illustrissima, la quale, ritornando a tempo debito nella sua antica Chiesa dei Servi, ne sarà assai più che prima decoro particolare, per la genuinità riacquistata e per la nuova rinomanza. Al difficilissimo recupero ha atteso il restauratore Enrico Podio, diligente esecutore di tutti i restauri pittorici di cui parliamo qui, sotto la direzione del Dr. Brandi, poi della Dott. Elisa Becherucci, soccorsi del prezioso consiglio dell'illustre Roberto Longhi.

BOLOGNA - LA « MADONNA DEI SERVI » DI CIMABUE, DURANTE IL DIFFICILISSIMO RESTAURO.

Ed ora lasciamo Bologna: e torniamo all'architettura. Del grande restauro eseguito nel 1934 e 1935, che ha chiamato a nuova vita il *Palazzo di Ludovico il Moro* a Ferrara, si è già parlato ai lettori de « Le Vie d'Italia » nel fascicolo di Febbraio 1936. Basta, quindi, ripetere di sfuggita che questo magnifico edificio, dovuto all' Architetto ferrarese Biagio Rossetti, sorse al primissimo inizio del sec. XVI, dicesi per volontà di Ludovico il Moro che, imparentato con gli Estensi, avrebbe divisato di prepararsi a Ferrara una dimora di principe spodestato, nel momento in cui le sue sorti declinavano. Purtroppo, la grandiosa mole non fu portata a compimento, e attraverso una continua decadenza giunse ad estrema rovina.

Divenuto proprietà dello Stato, lo straordinario assegno di un milione di lire, deliberato dal Duce, ne rese possibile il consolidamento, il parziale ripristino e l'adattamento a sede del Museo Greco-Etrusco di Spina.

Ricordiamo infine che il Palazzo di Ludovico il Moro vanta tre sale con volte magnificamente decorate dal Garofalo; in specie quella detta *del Tesoro*, ove l'artista fece sfoggio di un effetto prospettico di sott'in su, con viva animazione di figure intorno ad una balaustrata, motivo che trova la sua origine nel soffitto della *Sala degli Sposi* a Mantova (Mantegna). Anche queste preziose pitture furono diligentemente restaurate.

A Ferrara s'è fatto dell'altro. Notevoli affreschi trecenteschi, interessanti per lo studio della pittura emiliano-romagnola, anche se mutilati e frammentarî, sono stati staccati da una antica Chiesa, ora trasformata in edificio scolastico; la Chiesa che era detta delle Martiri. Mi

FERRARA - IL CHIOSTRO MAGGIORE DELLA CASA ROMEI. *(Fot Soprintendenza)*

limiterò a dire, giacchè il lavoro è tuttora in corso, che questi affreschi, tra i quali un grandioso frontone lungo parecchi metri, sono destinati dal Comune di Ferrara ad ornare alcune sale del Palazzo dei Diamanti.

Nella deliziosa «Casa Romei», edificio quattrocentesco con due chiostri, le rosse mura adorne di terrecotte serrano ampie sale, ognuna delle quali ha qualcosa da mostrare — camini, soffitti, motivi ornamentali — sino alla *Sala delle Sibille*, che sembra possedere un particolare fascino, con le sue grandi figure bianche, una per una, a grandi intervalli, assorte e spettrali, ben rispondenti davvero al misterioso senso di quelle antiche annunziatrici di prosperità o di sciagura. Nei chiostri il sole crea stupendi effetti di luce e d'ombra, pone in evidenza il giuoco prospettico dei portici e delle loggie, anima le terrecotte. Dopo essere stata dimora patrizia dei Romei, questa « Casa » divenne Monastero, unito alla contigua Chiesa del Corpus Domini: le finestre verso le due strade si chiusero a mattoni, inesorabilmente: ma è abbastanza facile riaprirle! Pur con modeste risorse, continuiamo a migliorare le tristi condizioni dell'organismo costruttivo di questo edificio; a combattere lo

FERRARA - CASA ROMEI: LA «SALA DELLE SIBILLE» (NON ANCORA RESTAURATA).

squallore delle sale, in fiero contrasto con i loro pregi artistici; ma tanto meglio sarebbe poter fare molto di più e presto! Forse qualche generoso aiuto ce lo consentirà, e allora affronteremo il delicato restauro delle pitture murali ed anche le Sibille... risorgeranno! La Casa Romei è da molt'anni proprietà dello Stato.

Sempre a Ferrara, la Soprintendenza ha collaborato e collaborerà col Comune nella risoluzione dei problemi cittadini. Recentemente fu dal Comune in modo geniale sistemata la vasta Piazza Ariostea per il risorto torneo del Palio, emulo del Palio di Siena; ed ora sono in corso le importanti opere per aprire degnamente un valico sulle mura estensi, di fronte al Corso Giovecca, la più maestosa delle vie tracciate da Ercole I « per le Muse pellegrine arrivanti ». Il Corso Giovecca si collegherà, così, direttamente con la grande arteria tra Ferrara e Formignana (Tresigallo).

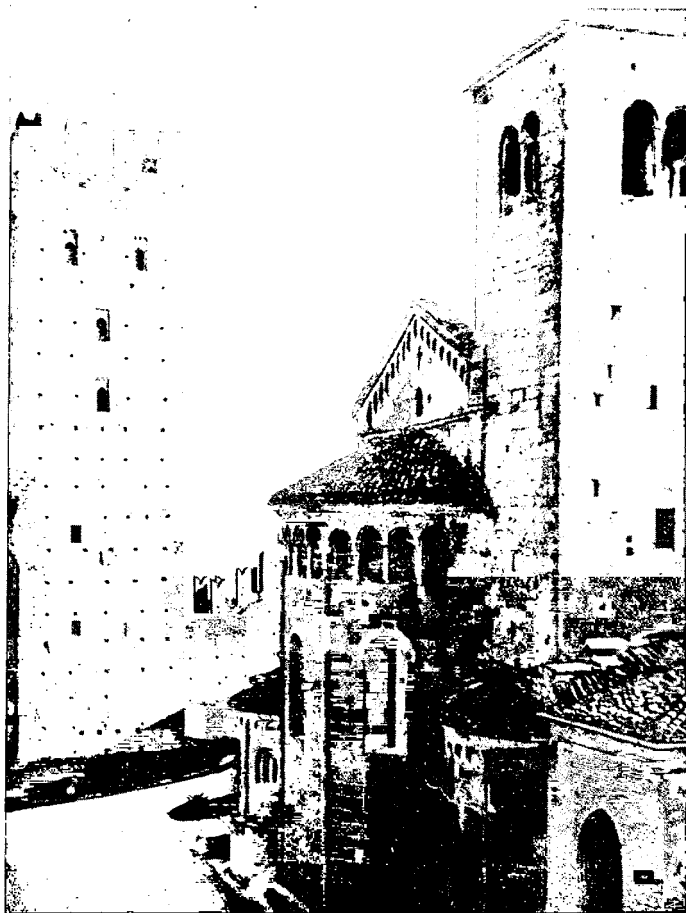
Infine, si è già sulla buona via per risolvere un altro grande problema ferrarese: il risanamento del centrale rione di San Romano. Ai non facili studi è stata e sarà preziosa la collaborazione di S. E. Giovannoni. Il risultato sarà — dal nostro punto di vista — quello di porre in evidenza uno dei più pregevoli monumenti della città estense, la Chiesa e il Chiostro di San Romano e di giungere finalmente, quasi di rimbalzo, persino a qualcosa di molto meglio: la liberazione del fianco destro della Cattedrale (dove era situata la romanica « Porta dei Mesi ») dal non ammirevole, se pur vecchio di secoli, portichetto goffo e lungo, e annesse *catapecchie-botteghe*. Speriamo anche di effettuare l'isolamento della stupenda abside, che è forse la più bella opera del Rossetti.

E scomparirà, senza rimpianto, l'altro orrore che guasta il nobile ambiente architettonico all'ombra della robusta torre campanaria disegnata da Leon Battista Alberti; vogliamo dire il grottesco prospero gotico che un ottocentista appioppò all'antico palazzo della Ragione.

Pomposa! Altro luogo di sogno, altro convegno di eletti spiriti in ascolto delle arcane voci del passato, in cerca delle forme d'arte in cui si concretò l'immaginazione degli arcavoli.

Anche a Pomposa, di cui si sono occupati in particolare gli architetti Costantino Ecchia ed Ettore Martini, s'è dovuto e si continuerà a procedere *lento pede:* dopo i restauri del Soprintendente Corsini (riuscitissimo quello del « Palazzo della Ragione », dove i monaci benedettini, aventi giurisdizione baronale, amministravano la giustizia), i mezzi a disposizione sono di molto diminuiti. Ma si progredisce. L'ultimo *restauro* di quest'anno è consistito nella liberazione del Refettorio da muri divisori, che dal suo grande spazio eran serviti a trarre piccoli ambienti utilitari. Livellato l'ineguale terreno, si è costruito un nuovo pavimento e l'ampia sala ha ripreso la sua proporzione, permettendo di contemplare e di apprezzare tanto meglio le tre grandi scene della parete di fondo: il *Cenacolo, Cristo in Maestà tra la Vergine e i Santi,* la *Cena o miracolo di S. Guido.*

Lungo la dritta via da Piacenza a Bologna quante volte dovrei pregare i lettori ad indugiarsi per visitare questo o quel restauro. Ma per non abusare del loro tempo e della loro pazienza, mi limiterò ad accennare di sfuggita ad uno dei più bei borghi dell'Emilia, Castell'Arquato, ben noto agl'innamorati del medioevo. Lassù, specialmente sulla cima della

CASTELL'ARQUATO - LA ROCCA VISCONTEA E LA ROMANICA COLLEGGIATA (1122).

MODENA - UN « GRECO » FINORA SCONOSCIUTO, SEGNALATO AGLI STUDIOSI E RIMESSO IN ONORE NELLA R. GALLERIA ESTENSE.

collina, tra la Chiesa Arcipretale, il Comune e i cospicui avanzi di una rocca viscontea, l'antico scenario è rimasto intatto. A Castell'Arquato si è, da non molto, portato a termine un restauro dei più gradevoli, quello della Chiesa testè ricordata; restauro che, attraverso le immancabili pause, è durato parecchi anni, ed ora, sempre sotto la guida dell'Architetto Corrado Capezzuoli (oggi Direttore della Sezione di Ravenna), il quale vi attese sin dall'inizio, si è concluso col ripristino del *tetto a vista*, prima nascosto da una goffa volta di tarda epoca.

L'Arcipretale di Castell'Arquato, di stile romanico schietto, a tre navate, risale al 1122. Essa aveva subìto le purtroppo consuete deturpazioni del periodo barocco.

A Parma, negli anni passati, lo stesso architetto Corrado Capezzuoli eseguì importanti lavori di rafforzamento nella Chiesa di S. Giovanni Evangelista, dove i Benedettini fan buona guardia ad uno dei più ammirevoli capolavori del Correggio, la cupola, con la *Visione di S. Giovanni Evangelista*, cupola munita, in occasione della Mostra del Correggio (1935), di nuovo impianto di illuminazione di effetto magnifico, così come si è fatto per l'altra cupola correggesca, quella del Duomo, ove il sommo pittore dipinse con potenza sovrumana l'*Assunzione*.

Ma l'opera che più piace ricordare e che si può considerare come la più utile conseguenza della Mostra, è l'ormai compiuto riordinamento razionale e moderno della R. Galleria.

Il lettore non ignaro di studi d'arte e che abbia conoscenza di Pinacoteche, contempli le fotografie che pubblichiamo e, se non visitò prima d'ora la R. Galleria di Parma, scorra le pagine dei vecchi cataloghi o della Guida del Touring per l'Emilia e la Romagna: sarà molto sorpreso di leggere che per la mescolanza di tre scuole — adduciamo un solo esempio — nella sala III (dove si trovano le colossali statue romane di basalto di Ercole e di Bacco), il Piazzetta e il Butinone e il Bronzino e il Beato Angelico e lo Schiavone e il Greco e il Tintoretto e il Tiepolo, a contatto di gomito, formavano la più strana sinfonia di suoni irrimediabilmente discordi... L'attuale riordinamento venne condotto tenacemente dal dott. Armando Quintavalle, direttore di questo Istituto, tra ostilità ingiustificabili, ma con l'appoggio pieno e la collaborazione della Soprintendenza.

In provincia di Reggio è certamente bello compiere un pellegrinaggio ad una remota rupe, famosissima nella storia. Noi non dovremo rimanere tre giorni e tre notti sotto una tempesta di neve, come l'imperatore Enrico IV, per presen-

FORLÌ - PARTICOLARE DI UNA TAVOLA DEL PALMEZZANO (CHIESA DI S. MERCURIALE - SEC. XV-XVI) PRIMA E DOPO IL RESTAURO

tarsi a Papa Gregorio VII e alla « Grancontessa » Matilde di Toscana.

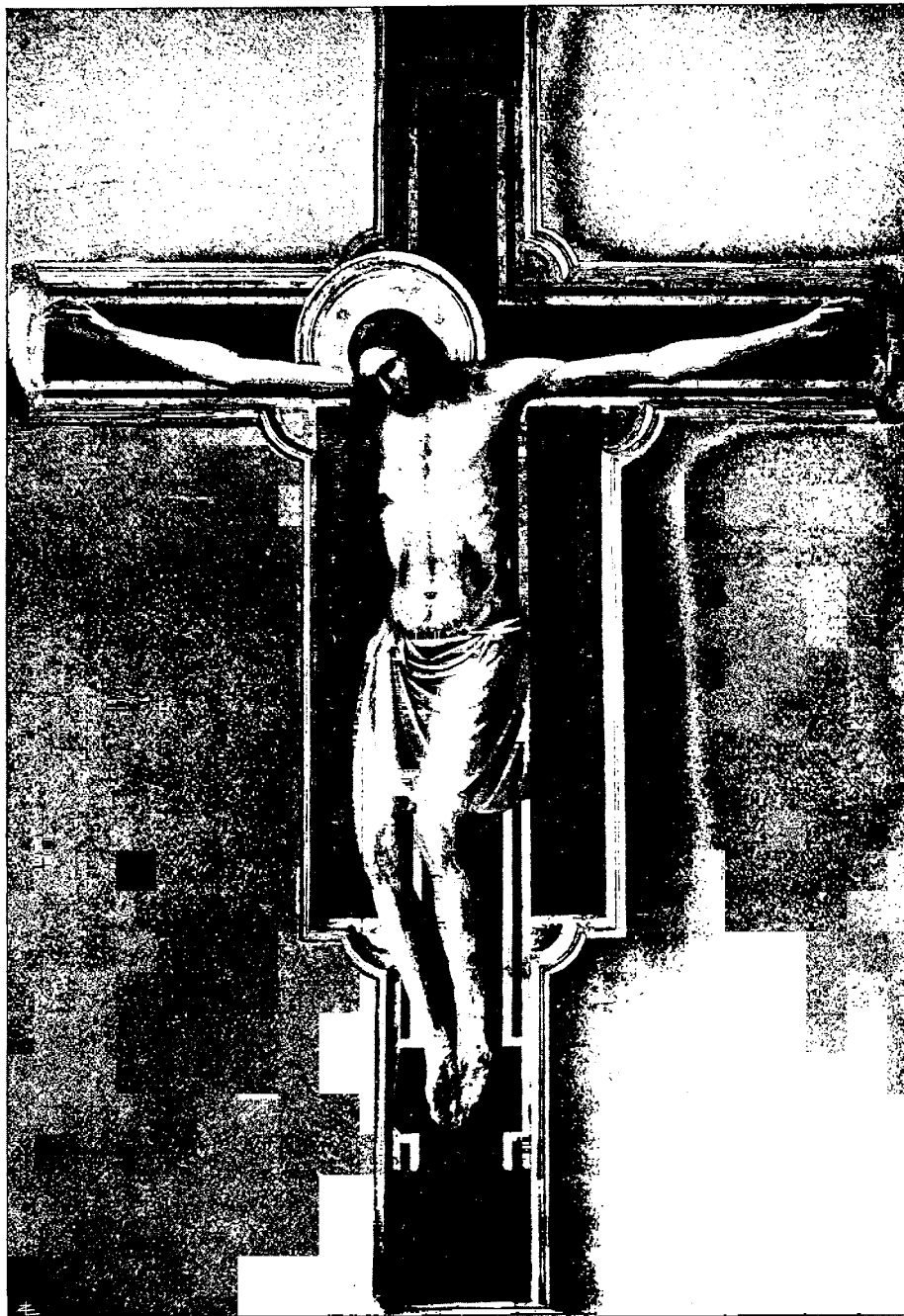
Canossa! Grande nome, ed ora deserta rupe tra i desolati calanchi; coronata di pochi ruderi, tra i quali si appiatta un *capannone-museo,* il più solitario museo del mondo, con sculture romaniche, calchi di altre sculture di età matildica, riproduzioni di pergamene che recano la caratteristica firma di Matilde. Ma voi troverete lassù un vecchio prete, di mente sagace e colta, di cuor generoso: è il Parroco Don Felice Tondelli, l'anima di Canossa, innamorato delle grandi memorie che aleggiano intorno ai ruderi della fatidica Rocca, conservatore diligente del piccolo Museo, accompagnatore infaticabile ed eloquente di uomini illustri e di comuni mortali che sentono ancora l'attrattiva dei luoghi ove si svolse il drammatico episodio.

Qui l'opera nostra, con la collaborazione del Genio Civile di Reggio Emilia, si è svolta in questi ultimi anni, per eseguire improrogabili opere di rafforzamento e consolidamento della Rupe, in qualche punto ridotta, dall'erosione delle acque e dal vento, a condizioni minacciose.

Si dovrebbe parlare di molte cure richieste in parecchi luoghi e di altre discussioni artistiche relative a Carpi, a Mirandola, a Modena sopratutto. Ma non è possibile tacere di un altro fortunato ritrovamento, proprio nella R. Galleria Estense, diretta dall'operoso e studioso dott. Rodolfo Pallucchini. A lui è dovuta la scoperta di un *altarolo portatile,* un trittico di piccole dimensioni, quasi dimenticato e privo di attribuzioni in un deposito della R. Galleria, riconosciuto da lui opera giovanile, di rara preziosità, di quel pittore di eccezione che fu Domenico Theotocopulo, detto il Greco.

Di Ravenna ricorderemo solo che l'ultima grande iniziativa artistica locale è stata il completamento della sistemazione della *Zona dantesca,* di cui questa Rivista pubblicò ampia e diligente notizia nel numero di Ottobre 1936.

Per iniziativa della Soprintendenza furono eseguiti importanti restauri agli affreschi trecenteschi di S. Maria in Porto Fuori.

Dobbiamo, invece, fare una breve sosta a Forlì. L'antica chiesa di S. Mercuriale sembra ancor più minuscola di quanto sia, nella smisurata piazza e accanto all'ancor più smisurato campanile, che rivaleggia con quello di Pomposa. Dopo il restauro statico di esso, sembrò che la maggiore importanza e urgenza dovesse riconoscersi a un cospicuo gruppo di opere del Palmezzano e di pittori di vario tempo e scuola, contenuto nella Chiesa. In una tavola del Palmezzano, modesto seguace di Melozzo, il restauro fece

RIMINI - IL CROCIFISSO DI GIOTTO NEL TEMPIO MALATESTIANO.

(Fot. Soprintendenza, Bologna)

scomparire San Barbaziano in pianeta e comparire San Ruffillo in piviale, avvenimenti non nuovi nella storia dei restauri e neppure nella esperienza popolare, che creò il proverbio: *I Santi nuovi scacciano quelli vecchi.*

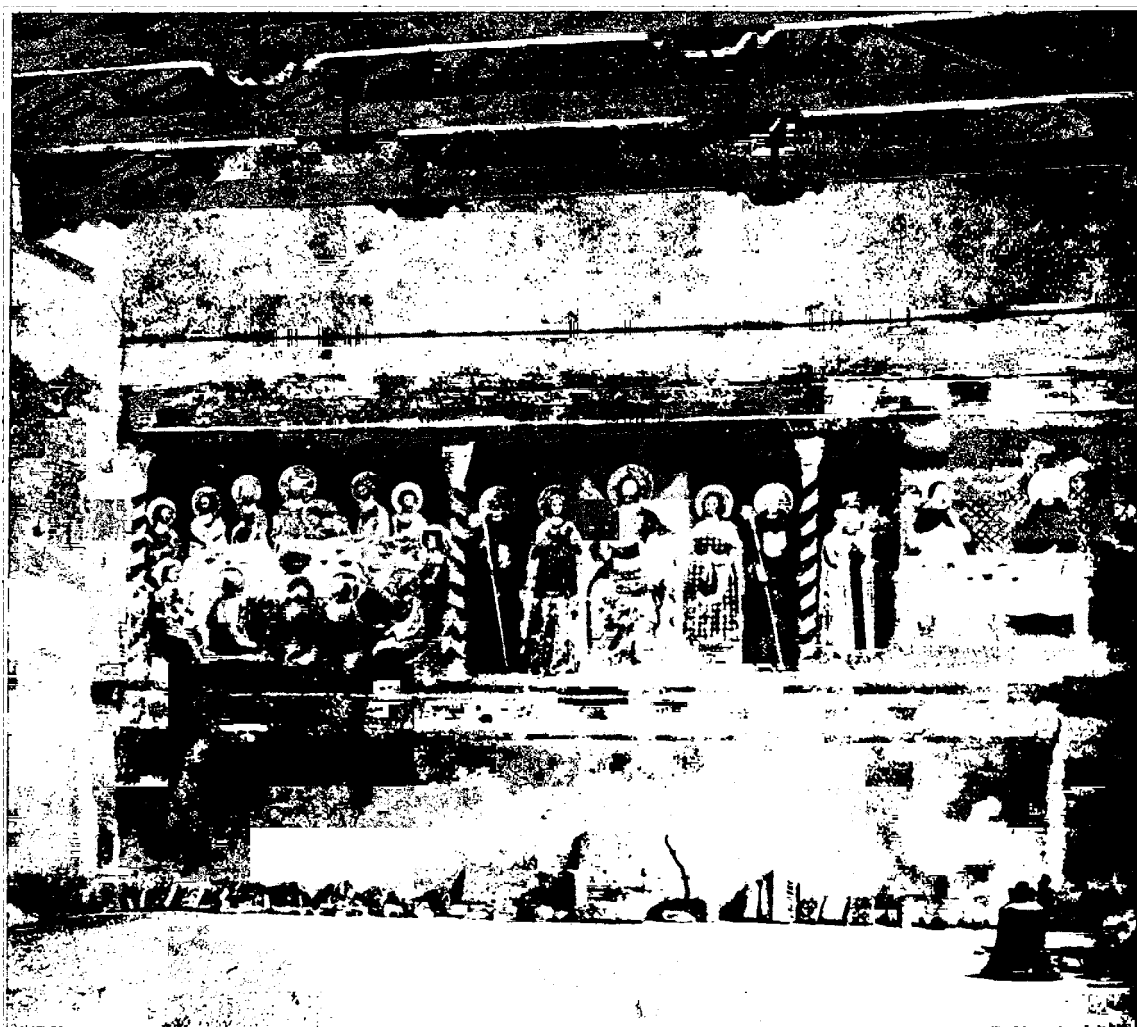
Ed ora fervono preparativi per la celebrazione del V centenario della nascita di Melozzo (1438), dolcissimo poeta nelle sue figure di Angioli, che tutto il mondo conosce. L'occasione sarà propizia per eseguire altri importanti restauri architettonici e pittorici.

Da Forlì puntiamo rapidamente verso l'Appennino per la strada di Predappio, lungo il tortuoso Rabbi e in vista della Rocca delle Caminate. Alla soglia del massiccio montano e del valico per la Toscana, ecco Premilcuore, il paesino che si onora della predilezione di Donna Edvige Mancini Mussolini; ecco, all'ingresso dell'abitato, tra vecchi cipressi, sulla sinistra del Rabbi, l'antica *Pieve di S. Martino all'Oppio*. Fervono lavori di restauro, e la Pieve si è ora arricchita di un campanile nuovo.

RIMINI - PARTICOLARE DELLO STUPENDO CROCIFISSO DI GIOTTO.

(Fot. Soprintendenza, Bologna)

Accenneremo rapidamente innanzitutto alla più bella iniziativa che ci è riuscito di portare a compimento con ottimi risultati, validamente collaborando con noi l'on. Podestà di Rimini, Conte Guido Alberto Mattioli, sia con la sua personale azione, sia deliberando che il Comune finanziasse la nostra impresa e fornisse il magnifico salone dell'Arengo. Molti dei lettori de « *Le Vie d'Italia* » hanno certamente visitato la Mostra della Pittura Riminese del Trecento, che — svoltasi dal 20 giugno al 30 settembre dello scorso anno — ebbe grandissimo successo e recò un innegabile e importante contributo alla migliore conoscenza di quella scuola pittorica, alla quale solo da pochi anni sono stati dedicati con fervore dai nostri critici d'arte attenti studi per chiarirne le origini, gli sviluppi, le influenze.

Tra le sessantuno opere esposte nella Mostra, tutte di soggetto sacro, diciannove erano grandi Crocefissi affluiti da paesi romagnoli e marchigiani, dalla zona cioè dove più si era estesa quella Scuola a cui appartenne anche il Baronzio,

POMPOSA - IL [illegible] LE SCENE DEL CEN[illegible] DI CRISTO TRA LA VERGINE E I SANTI E DEL MIRACOLO DI SAN GUIDO.

autore degli affreschi ammiratissimi di Tolentino (Cappellone di San Nicola).

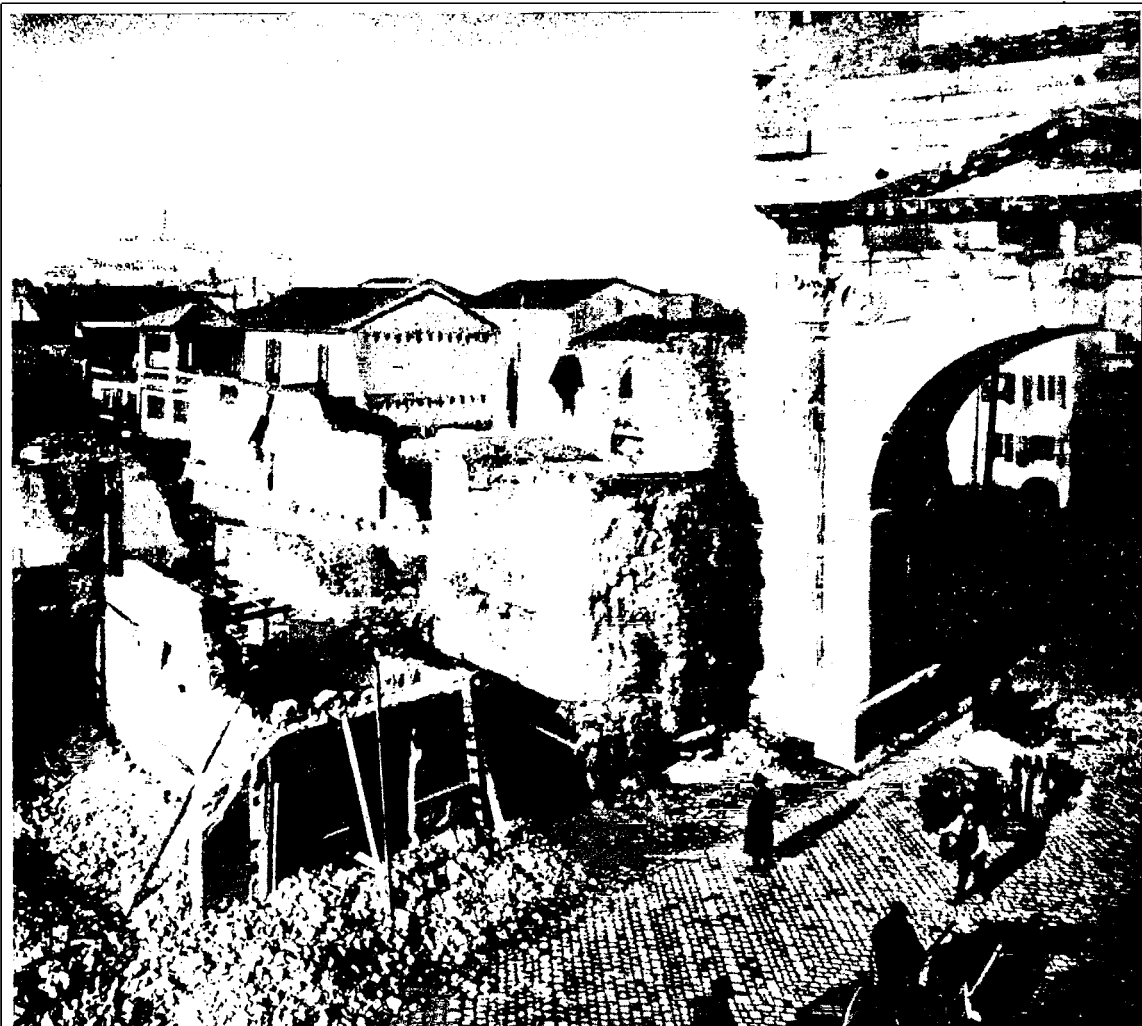
Ma l'ammirazione dei visitatori si concentrò sopratutto su un Crocifisso: quello del Tempio Malatestiano, già entusiasticamente apprezzato come *riminese, il più nobile dei riminesi*, da Mario Salmi e indicato dal Brandi come « l'opera più alta che ci sia restata della Scuola di Rimini, fondamentale e *senza prossimo confronto* ». Ebbene, la critica, già vicina a superare le sue ultime esitazioni, farà, crediamo, buona accoglienza all'opinione espressa dall'egregio cultore di Storia dell'Arte, prof. Coletti di Treviso, che ha fatto per primo risolutamente il nome di Giotto, già indicato in lezioni e colloqui da altri eminenti studiosi. Il Brandi stesso aveva già sottolineato la fortissima *influenza* giottesca.

A Firenze questo meraviglioso capolavoro occupa ora nella Mostra uno dei primissimi posti.

I Riminesi ne festeggeranno con giubilo il ritorno nel Malatestiano. Il Tempio su cui è impresso il nome del grande Alberti e che conserva un dipinto di Pier della Francesca, è ben degno di custodire un'opera di tanto pregio.

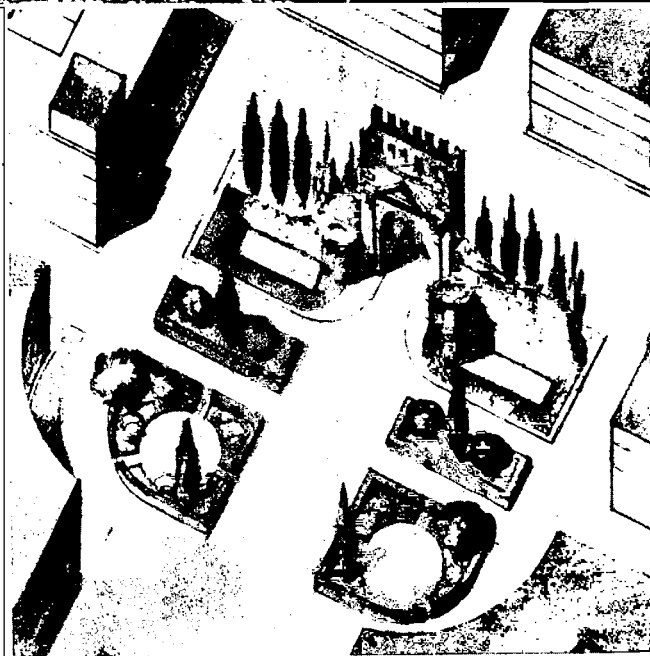
Speriamo però che mentre celebreranno quel ritorno con legittima soddisfazione per l'accresciuta rinomanza del Crocifisso, i Riminesi stessi colgano l'occasione per togliere dall'attuale intollerabile squallore quel sacro edificio, che è una delle espressioni più alte e più fulgide del Rinascimento.

Non abbiamo terminato con Rimini: dobbiamo ancora dire di un'altra grande festa dell'arte, della storia e della Patria.

Sono in cordiale collaborazione a questo scopo il Comune e le due Soprintendenze, per eseguire nel modo migliore gli ordini del Duce, che alcuni mesi or sono dette il primo colpo di piccone per l'isolamento dell'Arco di Augusto.

RIMINI - ISOLAMENTO DELL' ARCO DI AUGUSTO.

L'Arco, dopo i lavori di isolamento, apparirà, in occasione del Bimillenario Augusteo, in tutta la sua pura bellezza, fiancheggiato dalle mura, ben più antiche, nelle quali fu inserito come porta urbana: un piazzale lo circonderà degnamente. Nuova eloquenza acquisterà l'iscrizione che salutò col titolo di *Augusto,* scolpito per la prima volta nel marmo, il fondatore dell'antico Impero di Roma, il restauratore delle *celeberrime vie d'Italia,* al termine sacro di una di esse, confine dell'Italia d'allora.

Bimillenario Augusteo! Esso sarà celebrato con giubilo e con orgoglio dagli Italiani, il cui Condottiero ha fondato, proprio sullo scadere dei duemila anni, il nuovo Impero d'Italia.

CARLO CALZECCHI ONESTI

LA SUGGESTIVA CONCA DEI LAGHI DI CASTEL TOBLINO E DI S. MASSENZA. (Fot. E. Unterveger)

LE MARMITTE DEI GIGANTI DELLA VENEZIA TRIDENTINA

Altre volte è stato detto in queste pagine dei varî fenomeni geografici legati alla lontana epoca glaciale, dalle rocce lisciate alle colline moreniche, dagli alti bacini montani alle valli profondamente modellate dalle antiche fiumane di gelo. Oggi, presentiamo l'interessante e non comunissima visione d'un altro tipico fenomeno glaciale, la cui manifestazione si avverte in alcune zone delle Alpi nostre.

« *Reperiuntur in montibus longe a mari distantibus rupes naturali compagine et rotunda concavitate formatae* », che fanno pensare proprio a vere caldaie di rame o a vasche da bagno.

E' probabilmente il primo accenno al fenomeno illustrato in questo articolo, a testimonianza della curiosità ch'esso dovette suscitare già negli antichi popoli di Europa: lo troviamo nell'*Historia de gentibus septentrionalibus,* scritta da Olao Magno, arcivescovo di Upsala, nella prima metà del secolo XVI. Il quale arcivescovo aggiunge che « se gli studiosi italiani vedessero quel naturale fenomeno, chissà quante belle cose ci troverebbero da dire ».

Prendiamo atto con piacere.... dell'autorevole riconoscimento dell'arcivescovo svedese riguardo al grande interesse con cui già nel 1500 si coltivavano nella penisola nostra gli studi geologici; ma sta il fatto che dovevano passare più di due secoli prima che la « *italica curiositas* » andasse a scovare in casa propria esempi della bizzarra scultura, e cioè, dopo che gli studiosi svedesi iniziarono ricerche scientifiche verso il 1864; dopo le scoperte fatte in Francia e in Germania; dopo quelle più note di Lucerna nel 1872. Come nella lontana Scandinavia e nei lontani tempi, è ancora l'occhio acuto di un servo di Dio — l'abate Antonio Stoppani — instancabile, profondo indagatore delle bellezze, dei segreti, delle leggi della Natura, quello che troverà la prima *marmitta dei giganti* in Italia. Fu nel Trentino, e precisamente a Vezzano, nell'autunno del 1875. — « Nessun merito da parte mia — dice l'illustre scienziato — ché la marmitta si è presentata da sè; e sarebbe stato necessario chiuder gli occhi per non vederla ». Ma il merito di simili scoperte nel campo degli studi naturalistici non

A SINISTRA DELLA STRADA NAGO-TORBOLE SI APRONO DUE ENORMI MARMITTE. (*Fot. E. Unterveger*)

consiste tanto nel vedere il fenomeno, quanto nell'intuirne subito l'importanza e l'interesse: e Antonio Stoppani, lì, dalla piazza di Vezzano, vede, nota, intuisce e... corre ad osservare da vicino la cavità, che fin dal primo momento gli era apparsa come cosa non comune. « Piuttosto non so capacitarmi di questo, che, sopra una via tanto battuta da geologi e non geologi d'ogni nazione, nessuno l'abbia mai osservata, o almeno accennata. La cosa mi parve tanto più singolare, mentre, una volta posto sull'avviso, girando gli occhi qua e là, di marmitte ne osservai parecchie altre».

Le pagine del grande scienziato — come sempre mirabili per chiarezza di esposizione e profondità di concetti — stampate nell'Annuario della Società degli Alpinisti Tridentini del 1877 e illustranti le marmitte di Vezzano, diedero il via a tutta una serie di ricerche sistematiche, che portarono alla pubblicazione di notevoli memorie di studiosi, apparse dal '77 al 1910.

Anzitutto, notiamo l'accordo completo fra le genti di idioma diverso nel dare il nome alle curiose cavità: *marmites des géants* pei Francesi, *Riesenkessel* o *Riesentöpfe* pei Tedeschi, *Jettegryder* nella Scandinavia.

E allora, osserva lo Stoppani ai suoi giovanetti ascoltatori, poichè « posso dirvi di averne osservati di belli (pozzi) anche dove si parla la nostra lingua, bisognerà pure che un nome l'adottiamo anche noi; e per non fare una Babele, quei pozzi chiamiamoli noi pure *marmitte dei giganti* ». Senonchè di tali marmitte parve agli studiosi di geologia che dopo i primi annunci se ne trovassero un po' troppe e un po' dappertutto. Ogni cavità, infatti, che avesse presentato la caratteristica struttura di caldaia scavata nella roccia evidentemente dalla forza dell'acqua nel suo moto vorticoso, era chiamata con quel nome. E lo Stoppani stesso pensa sia opportuno — ad evitare confusioni di termini scientifici — che marmitta dei giganti sia detta soltanto la cavità, che non si possa logicamente ritenere originata da una comune cascata d'acqua che *cavat lapidem*, ma solo quella la cui genesi debba essere messa in relazione con l'antica presenza dei ghiacciai: di qui l'altra denominazione di *pozzi glaciali*, che è certo scientificamente più esatta, se pure meno fantasiosa della primitiva.

Veri e propri pozzi glaciali sono da considerarsi quelli illustrati dalle nostre fotografie, mentre può essere discutibile l'origine di altre simili cavità scoperte nelle località più varie. Di essi, e non dei pozzi che chiameremo torrentizi e che troviamo frequentissimi nella parte superiore dei corsi d'acqua alpini, diciamo brevemente in questo articolo.

Se vogliamo seguire l'origine e lo sviluppo del fenomeno naturale, dobbiamo risalire ai tempi geologici dell'êra a noi più vicina, alla neozoica, e

LE DUE GRANDIOSE MARMITTE SULLO SPERONE ROCCIOSO NAGO-TORBOLE. *(Fot. E. Unterveger)*

precisamente al periodo glaciale. « Ancora e sempre ghiacciai! » osserva il nipote Riccardo, appena l'illustre zio — nella serata V dell'appendice a *Il Bel Paese* — inizia la sua lezione. Ma ecco la risposta: « Non è colpa mia se tutti, sto per dire, i fenomeni che si presentano alla superficie del suolo nelle nostre contrade, hanno un rapporto più o meno stretto con gli antichi ghiacciai che le hanno percorse ». E allora invitiamo il lettore a immaginarsi le valli della nostra montagna sommerse e percorse dai grandi fiumi di gelo; anzi, a vagare con noi per le groppe candide, che a guisa di *fjords* serpeggianti dentro la catena alpina, andavano plasmando con potenti tocchi il volto dell'Alpe, su cui il gran manto gelido aveva spento ogni segno di vita.

Nessuna preoccupazione per la difesa contro il freddo, nella nostra escursione: chè, a quella fitta cortina di nuvole che ci nasconde i fianchi delle montagne sporgenti come isoloni oscuri sopra le larghe fiumane di gelo, e alle frequentissime precipitazioni atmosferiche — più che a un forte abbassamento di temperatura — dobbiamo attribuire il grandioso sviluppo di questi ghiacciai quaternarî. Infatti, ecco la nostra marcia effettuarsi per dorsali e rilievi alquanto uniformi, solcati e separati da grossi rivi d'acqua d'ablazione, che hanno scavato il loro letto nel ghiaccio, qui girando una morena, lì formando piccoli laghi pensili, altrove deviando fino a mordere la roccia che è argine possente della colata immane. Tanta abbondanza di acqua, dunque, che non è troppo agevole procedere così, saltando rigagnoli e percorrendo i faticosi cordoni morenici. Ma consoliamoci: l'escursione è finita. Proprio qui, dove il piccolo torrente precipita in questo crepaccio — allargato dall'erosione dell'acqua a mo' di mulino — che trafora tutto il ghiacciaio, dalla superficie al fondo roccioso del suo letto.

Qui dentro, nella paurosa voragine, il rivo precipita in cascata di centinaia di metri, trascinando con sè ogni tanto, con rombo più cupo, il masso roccioso caduto dalla montagna e portato dal lento movimento del ghiacciaio fino alla larga fessura che l'inghiotte nel suo mistero di gelo. Sul fondo, esso sarà la macina docile e potente, che per la forza impressale dal moto vorticoso dell'acqua precìpite, scaverà instancabile la roccia dura, con qualche sosta nelle ore notturne e nei periodi più freddi dell'anno, quando quassù alla superficie non sarà più questo canto di rivoli e di cascatelle.

Ed ora, ritornando al bel sole del periodo antropozoico, pensiamo alla favola *Il laghetto e la goccia;* e ricordiamo il salto altissimo dell'acqua nel mulino, e pensiamo alla forza della macina che rode, rode sul suo fondo, e alla durata del periodo glaciale: ci balzerà chiara l'origine

I POZZI GLACIALI DI NAGO: SI NOTINO I FIANCHI E GLI ORLI LISCIATI. *(Fot. E. Mosna)*

delle caratteristiche cavità che vediamo qui nelle figure, e ci riuscirà ben logica la loro denominazione di pozzi glaciali.

Eppure non mancarono geologi che sollevarono dubbî circa siffatta spiegazione della genesi delle cavità in parola e non credettero quindi di accettare quel nome. Forse — vien fatto di pensare — perchè non avevano avuto la fortuna di fare anch'essi l'escursione da cui siamo appena tornati, e che possiamo ripetere ogni estate nelle nostre Alpi, traendone gli stessi insegnamenti. Ma se il ghiacciaio cammina — dissero — come può formarsi il mulino sempre nella stessa posizione e come può dunque l'acqua battere sullo stesso punto del fondo? Ed ecco le battute fra Beppino e lo zio illustre...; ed ecco il paradosso: « appunto perchè il ghiacciaio si muove, il mulino sta fermo; se il ghiacciaio non si muovesse, si muoverebbe il mulino ». Poi, l'accenno alla cascata che, per la sua forza d'erosione e per la temperatura dell'acqua superiore a quella del ghiaccio, scava continuamente l'orlo del mulino dal quale precipita, dunque a monte — e infine la conclusione: « la cascata che cammina verso l'alto, per la ragione che abbiamo detto, cammina al tempo stesso verso il basso, seguendo il movimento del ghiacciaio. Chi cammina al tempo stesso in su e in giù, chi fa contemporaneamente un passo indietro e uno avanti, vuol dire che sta fermo ». Non proprio fermo, dirà forse il lettore che guarda i gruppi di marmitte qui illustrate. Giusto: per quanto i crepacci si formino sempre nello stesso posto, in corrispondenza con il rilievo fortemente rotto del fondo o per forti pressioni nelle zone di confluenza di due rami del ghiacciaio, possono verificarsi spostamenti della cascata, prodotti sia dalla mancata compensazione fra il movimento della cascata che arretra e quello del ghiacciaio che avanza, sia da deviazioni laterali del rivo glaciale.

D'altra parte, come s'è accennato più sopra, anche i dubbî sollevati dagli studiosi circa l'origine delle marmitte dei giganti hanno ben da essere considerati; specialmente quando si tratti di cavità allineate nel senso longitudinale del solco vallivo o sul suo fondo o a poco altezza dal fondo stesso: niente affatto impossibile, in tal caso, che si debba attribuire lo scavo caratteristico all'erosione del torrente nel moto vorticoso delle acque, aiutate, si sa, nel loro lavoro di distruzione, dal martellamento dei massi trasportati.

Dopo la parentesi della disputa scientifica, ancora quattro passi. Ci chiamano il bel sole dell'Alpe, l'azzurro divino del suo cielo, magari l'incanto del lago chiuso fra le pareti immani del monte; e la voce modesta del rivo e quella di un campanile che ci saluta dalla breve costa verde. Tuttavia, c'è sulle cose e nell'aria alcunchè

MARMITTE DEI GIGANTI VISTE DALL'ALTO: E' EVIDENTE IL LISCIAMENTO DELLA ROCCIA. *(Fot. E. Unterveger)*

di povero e di triste: piccoli campi raccolti qua e là fra il grigio della nuda roccia, rare chiazze di cespugli stentati, ovunque — qui nelle ondulazioni del fondo e via per le coste della montagna — larghe fascie di roccia lisciata, levigata, arrotondata come da una lima gigantesca. Anche dove c'è un po' di zolle, indovini la povertà dello strato di *humus* che il tempo ha disteso dove il terreno è meno rotto. Ma ecco la marmitta dei giganti.

Seguendo con l'occhio la linea ondulata del rilievo, mentre osserviamo quei segni della forza bruta che ha morso sì potentemente il duro sasso, non ci sarà difficile rivedere con la fantasia il freddo paesaggio di morte dell'êra neozoica. E ricordiamo il crepaccio pauroso e il mulino e la cascata e i massi che il rivo rotolava nell'abisso. Poco fa, di lassù, immaginavamo la gran macina che scavava sul fondo, instancabile e possente; adesso, eccola lì, immobile, pesante, tutta arrotondata

IL « POZZO STOPPANI » A VEZZANO. DA NOTARE LE TRACCE DELL'EROSIONE VORTICOSA. *(Fot. E. Unterveger)*

dalla sua fatica lontana, in fondo al suo pozzo, ancora segnato dalle ferite del vorticoso martellamento e dal *verme* di una spira che s' innalza dal fondo verso l' orifizio. Nella regione tridentina, le marmitte dei giganti sono numerose. Sono nella conca di Vezzano, a Nago, a Madruzzo, a Trento nel giardino della villa Dallafior, nel fianco del vallone che scende da Nago a Torbole, e, ancora — se pure non sia sempre accertata la loro origine glaciale — in Val Giumela (Val di Ledro) e nella Val d'Adige presso Rovereto (Vallunga), nel territorio di Lizzana e presso Chizzola.

In alcune, scavando, furono trovati indizi di abitazioni neolitiche: qualche frammento di vaso, pochi cocci, qualche osso; e lo strato sottile delle ceneri. Lì, dove si era scatenato il furore tremendo della cascata gelida, la roccia s'incurva ospitale e si riscalda al mite fuoco dei primi abitatori dell'Alpe.

EZIO MOSNA

PIROSCAFO CHE CARICA « BAUXITE » A PORTO ALBONA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

TAPPE VERSO L'AUTARCHIA ECONOMICA

BAUXITE, NOSTRA RICCHEZZA

Si dice che la *bauxite* (il nome deriva dalla località di Baux, in Provenza, dove questo minerale fu dapprima scoperto), esista un po' dappertutto. In realtà, per quanto concerne l'Europa, sinora furono scoperti giacimenti soltanto in Italia, in Jugoslavia e in Ungheria.

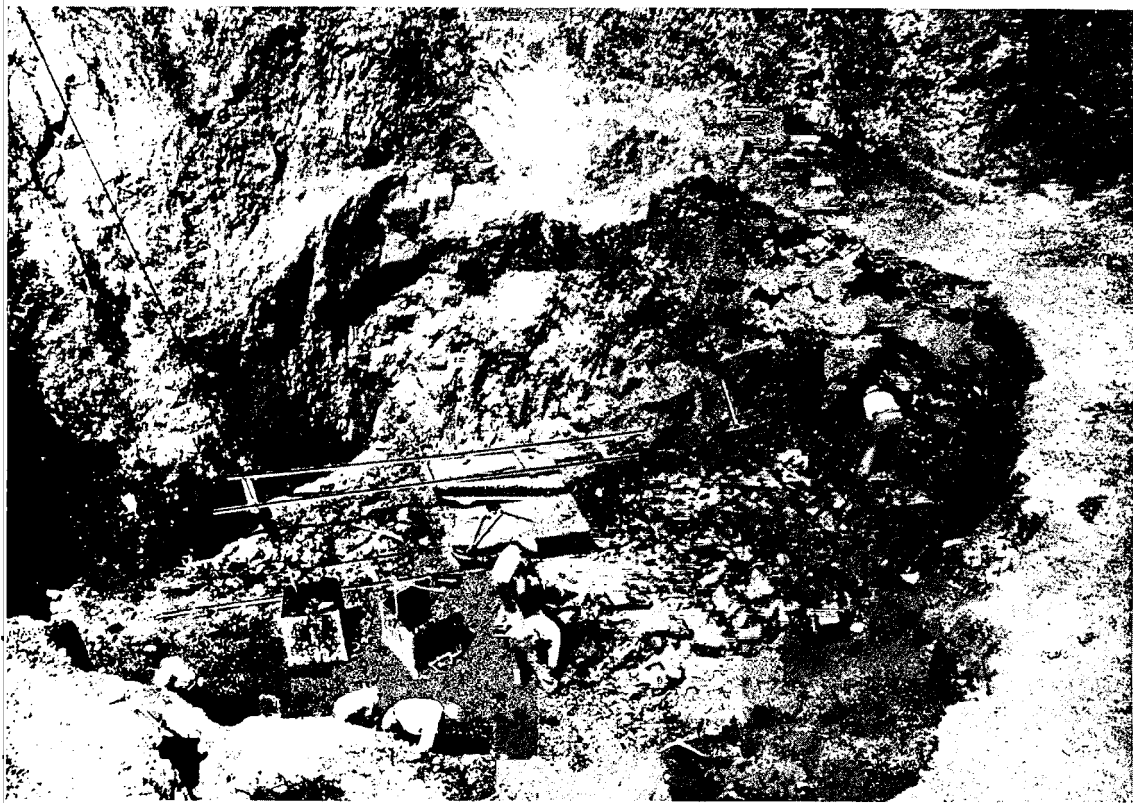
Si tratta di un minerale amorfo, che si presenta in masse compatte, concrezionate, pisolitiche, oolitiche, granulari e terrose, con apparenza argillosa, di colore vario. In breve, è questa la terra che contiene e da cui si estrae il minerale bruto di allumina.

La Germania, grande produttrice di alluminio, ne acquista dovunque. Nel 1914 aveva messo particolarmente gli occhi sull'Istria, determinando un'esportazione che dapprima si faceva via mare e durante la guerra mondiale per via di terra. In quegli anni si andava dicendo fra i contadini istriani che « l'Austria aveva venduto l'Istria alla Germania » e che « i Tedeschi si portavano via l'Istria a palate ».

Dopo la redenzione dell'Istria, lo sfruttamento della *bauxite* continuò, ma nell'interesse nazionale. L'Italia produceva allora poche centinaia di quintali annui di alluminio e ne importava, invece, parecchie migliaia. Questo, perchè si comprenda la grandissima importanza dell'apporto istriano.

La scoperta della *bauxite* in Italia è dovuta al Meissonnier, che ne trovò alcuni esemplari negli Abruzzi sin dal 1857. Contiamo giacimenti anche nell' Appennino centrale, distribuiti nel Matese, nella Marsica, nella valle del Liri e nel massiccio del Velino.

I giacimenti istriani superano in importanza tutti gli altri. In essi abbonda il tipo di ammassi che occupano cavità limitate nei calcari. I principali giacimenti dell'Istria sono quelli di Albona e di Gimino, e quelli di Cherso, nel Quarnaro.

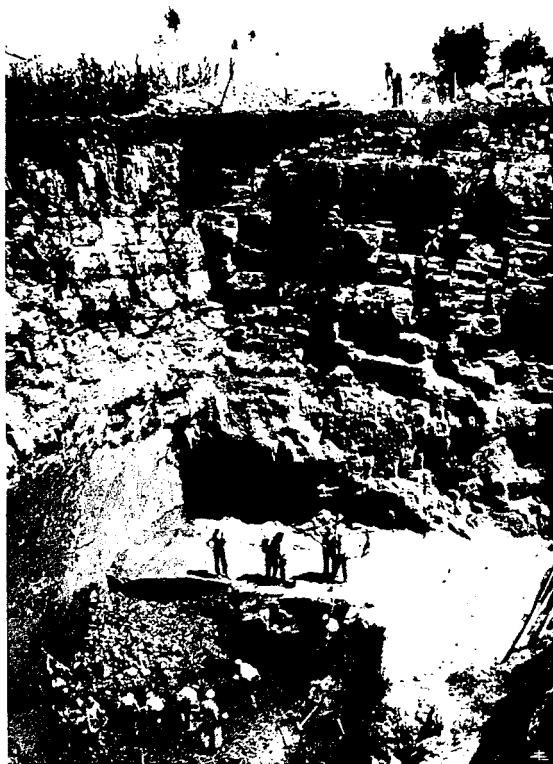
Molte furono e sono le discussioni e le opinioni correnti circa l'origine della *bauxite:* il

SACCA IN CORSO DI ESCAVO A VETTUA (ALBONA). *(Arch. Fot. T. C. I.)*

problema è ancora controverso. Teoricamente, il minerale è da considerarsi come costituito totalmente di un alunogeno; ma talvolta contiene quantità variabili di impurità, specialmente di limonite, ematite cretacea, quarzo e così via.

Dopo la guerra la produzione dell'alluminio crebbe di anno in anno, al punto da permetterci di coprire non solo il fabbisogno interno, ma anche di esportarne discrete quantità in lingotti, rottami, getti, verghe, fogli, fili, tubi, utensili ed altri manufatti. Citando ad esempio due sole annate, il 1933 e il 1934, troviamo che nella prima esportammo 39.461 quintali di alluminio, sue leghe e manufatti pel valore complessivo di 28 milioni e mezzo di lire; nella seconda 59.322 quintali, per un valore di 38 milioni e 760 mila lire. Le importazioni nel 1933 furono di soli 2.730 quintali, per il valore di 5 milioni e 82 mila lire; nel 1934 di 2.210 quintali, del valore di 4 milioni e 584.140 lire. Queste cifre delle nostre esportazioni e importazioni dimostrano che, mentre siamo diventati fornitori di altri Paesi, possiamo di anno in anno limitare le nostre importazioni. La verità è che le industrie italiane dell'alluminio producono merci di qualità superiore, e questo progresso della produzione nazionale finirà per eliminare le importazioni di questo prodotto dall'estero.

PARETE DI UNA SACCA ORMAI ESAURITA, A CERRE (ALBONA).

GRANDIOSI DEPOSITI DI MINERALE A BALLICI (GIMINO), NELL'ISTRIA CENTRALE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

AMPIA SACCA IN CORSO DI COLTIVAZIONE, A VETTUA (ALBONA).

L'Istria è e resterà la fonte italiana principale di materia prima per le industrie dell'alluminio. Dal cuore di questa nobilissima provincia e dalla sua costa la *bauxite* va oggi sino in Germania, in Inghilterra e in Svezia. Entro i nostri confini l'industria dell'alluminio va ognora potenziandosi, e fra non molto due nuovi grandi stabilimenti sorgeranno a Porto Marghera (Venezia). La conquista dell'Impero apre alla produzione nazionale una immensa nuova zona di consumo, anche senza voler contare sulla rapida ascensione delle nostre esportazioni all'estero. Si pensi inoltre che l'industria dell'alluminio va di anno in anno estendendo le sue possibilità di surrogare altri metalli che l'Italia è costretta ad importare.

Altro particolare importante: la *bauxite* è fra i pochi nostri prodotti esportabili che nel prezzo di costo non comprendono assolutamente nè materiali nè altro di origine straniera.

Nell'anno in corso la Società che possiede le più importanti sacche di *bauxite* raggiungerà la produzione di 200 mila tonnellate.

La *bauxite* viene anche usata per la fabbricazione di sali d'alluminio d'importanza industriale e per la produzione di materiali refrattari.

ODO SAMENGO

ADDIS ABEBA - NELLA SELVA DI EUCALIPTI ACCANTO AI TUCUL SORGONO COSTRUZIONI IN MURATURA. (*Fot. Adler e Hambrusch*)

ADDIS ABEBA

Una metropoli sta nascendo in un bosco d'eucalipti. Tra le capanne e sulle rovine della barbarica città del Negus gli Italiani vanno tracciando e rimuovendo vie e piazze, costruendo gli edifici essenziali alla funzione di capitale (1) e le case per la nuova popolazione, che s'accresce di settimana in settimana.

Non diversamente di una vastissima e cupa macchia di bosco si presenta ora Addis Abeba a chi vi giunge per ferrovia da Gibuti, o a chi, seguendo la grande strada meridiana d'Etiopia, aperta dalla leggendaria colonna Badoglio, sbocca da un piccolo colle in vista dell'ampia e aperta conca formata dalle colline di Entotto e dalle molli linee dei monti Managascià, Uosciacià e Ierer. Nella selva folta rilucono al sole le lamiere zincate del grande ghebbì e del centro commerciale; le innumerevoli capanne abissine e le molte abitazioni di tipo europeo scompaiono all'ombra degli altissimi eucalipti. La prima impressione è di imprevisto, se non di disorientamento. Nessun altro centro, lungo le vie d'accesso, che possa servire, diciamo, di preparazione psicologica, se non forse in una certa misura Dessiè, pure sparsa tra densi eucalipti. Le descrizioni udite o lette quasi nulla tolgono alla sorpresa del nuovo venuto, che cerca la città, quando già ne percorre le vie. Per spiegarsi la ragione di questo rado agglomerato, che occupa circa 300 kmq. di superficie, occorre rifarsi all'origine della città. Fondato, come si sa, il vecchio ghebbì da Menelik, i grandi capi scelsero nei dintorni un'area adatta per il loro ghebbì, complesso di edifici e capanne, spesso cinto da palizzate o da muri, per abitazione propria, dei servi e degli armati. Tra l'uno e l'altro ghebbì sorsero le capanne della popolazione, che affluì da ogni parte quando l'Impero ampliò i suoi confini. I commercianti europei o levantini o arabi si raggrupparono in posizione relativamente centrale. Più tardi, sorsero chiese e missioni e legazioni e uffici pubblici, anch'essi sparsi

(1) Quando l'Autore, inviato dal Touring in A. O. I. a raccogliere elementi per la « *Guida dell'Impero* », ci rimise questo articolo da Addis Abeba non era ancor noto che la capitale sarà forse, col tempo, trasferita altrove. Comunque, lo scritto rimane una vivace rappresentazione della febbre di lavoro da cui sta nascendo un grande centro coloniale.

ADDIS ABEBA — UN GRUPPO DI TUCUL NEL VASTISSIMO PARCO DELLA EX-LEGAZIONE BRITANNICA. (*Fot. Adler e Hambrusch*)

a grandi intervalli, mentre gli eucalipti andavano ricoprendo ogni spazio libero, dominando con le loro grandi ombre.

La posizione geografica di Addis Abeba è bene adatta alla sua funzione di capitale dell'A. O. I., nonostante alcuni non lievi difetti. Situata nell'alto bacino dell'Auasc (teoricamente affluente del Mar Rosso, a cui però non giunge), circondata da molli ondulazioni, per le quali si raggiunge facilmente il bacino del Nilo Azzurro a Nord e a Ovest, quello dell'Omo e il solco dei grandi Laghi a Sud-Ovest e a Sud, quelli del Giuba e dell'Uebi Scebeli a Sud Est, Addis Abeba è veramente al punto d'incrocio delle grandi vie naturali di questa unità geografica che è l'Impero italiano. L'altitudine (m. 2641) è certo eccessiva per gran parte degli Europei; ma non sembra che tale inconveniente possa influire gran che sullo sviluppo della città. Non si deve dimenticare che si è in Africa e che il clima è qui relativamente gradevole, lontano com'è dalle eccessive temperature delle zone meno elevate. E' ormai luogo comune ricordare l'« eterna primavera » che qui regna; in

ADDIS ABEBA — UN TRATTO DEL CORSO VITTORIO EMANUELE RE E IMPERATORE. (*Fot. Vota*)

ADDIS ABEBA - IL VIALE DUCA DEGLI ABRUZZI. *(Fot. Vota)*

realtà, pur mancando il rigoglio della vegetazione, proprio delle regioni Sud e Sud-Ovest, tutto l'anno i giardini sono fioriti e gli orti dànno, in pochi giorni, verdure che non hanno nulla da invidiare ai prodotti più pregiati d'Italia.

Una visita a Villa Italia o a qualche ex Legazione basta a dare un'idea delle meravigliose possibilità di questa terra. Scenari d'alberi altissimi, viali di rosai perennemente in fiore, siepi di gerani giganti, tucul e villette rivestiti di rampicanti fioriti, tappeti di garofani e di cento altri fiori proprî dei climi tropicali fanno per ora delle ex Legazioni uno dei « numeri » turistici più importanti. Ma quasi ogni casetta europea, per modesta che sia, è circondata da aiuole e da piante ornamentali o fruttifere, che allietano la vista. Quanto a frutta, oggi abbastanza rara, è sufficiente accennare che la vite e il pesco, l'arancio e il limone prosperano qui e fruttificano con straordinario vigore.

La città è costituita essenzialmente da due grandi arterie che s'incrociano, formando la Piazza del Littorio, centro del movimento, sin d'ora in-

ADDIS ABEBA - IL MERCATO DEL FIENO PRESSO LA CHIESA DI S. GIORGIO. *(Fot. Vota)*

ADDIS ABEBA - PIAZZA DELL'IMPERO, IN CORSO DI SISTEMAZIONE. (*Fot. Vota*)

ADDIS ABEBA - LA NUOVA CHIESA DELLA SS. TRINITA'. (*Fot. Vota*)

tensissimo, degli autoveicoli e del commercio. L'una via, intitolata al Duce e diretta da SE a NO, sale dalla stazione ferroviaria alla Piazza dell'Impero e alla collina di Entotto; l'altra collega, attraverso la Piazza del Littorio, i quartieri orientali, ove sono, tra l'altro, le ex Legazioni britannica, belga, germanica e italiana (la Villa Italia, in un magnifico recesso boscoso, è ora residenza del Governatore), con i quartieri occidentali prevalentemente indigeni. Un'altra grande arteria, partendo dalla stazione, sale al vecchio ghebbì imperiale, alla piazza 5 Maggio, al piccolo ghebbì e ad Entotto.

Secondo il piano regolatore, già parzialmente in via di attuazione, mentre, a cura dell'Ufficio Superiore Topocartografico, si stanno completando i rilievi del terreno e proseguono gli studi da parte dell'apposito Ufficio del Piano Regolatore del Governatorato, il centro del traffico e del commercio rimarrà la Piazza del Littorio, da cui si irradiano ben cinque vie. Tutt'intorno sorgono o stanno sorgendo la Casa del Fascio, la Posta, i maggiori magazzini, le rappresentanze delle grandi ditte nazionali, due cinematografi, caffè, ristoranti. A non grande distanza, in posizione dominante, si trova l'Albergo Imperiale, che la C.I.A.O. sta ricostruendo e ampliando.

Verso oriente, nella zona compresa tra la via che sale alla Piazza dell'Impero e la Via Asmara, si svilupperà il quartiere misto, destinato al commercio nazionale e indigeno e, più lontano, al commercio prettamente indigeno; mentre oltre il torrente Curtumì si estenderà la città indigena, dove, all'ingresso della strada del Gimma, troverà posto il Campo Boario.

La zona pianeggiante tra il vecchio e il nuovo ghebbì costituirà la città ufficiale, con una grande piazza rettangolare che raggrupperà gli uffici di Governo e sulla quale si eleverà una torre littoria, a simbolo e ricordo della vittoria italiana. E, poichè la pioggia è qui un frequente e abbondante fenomeno, la piazza e le vie principali saranno porticate. Dalla piazza verso Ovest avrà inizio una grande arteria pianeggiante che, sovrapassando con un grandioso viadotto la profonda valle del torrente Gamelè e il Corso Vittorio Emanuele Re e Imperatore, collegherà il nuovo centro con la Piazza dell'Impero, dinanzi alla chiesa di S. Giorgio.

Le pendici fra la piazza e la stazione, ai due lati del Viale Benito Mussolini, che sarà quasi completamente ricostruito su 40 m. di larghezza, verranno assegnate al commercio europeo. Nel piano presso la stazione è prevista, a oriente del Viale Mussolini, la zona per abitazioni operaie e popolari, mentre a occidente del viale si stenderà la città industriale. Qui, del resto, già si vanno addensando le costruzioni in parte provvisorie dell'Intendenza, varî magazzini, la stazione smistamento operai, l'officina per la riparazione degli autoveicoli, ecc. Pure a breve distanza dalla stazione, a Filoa, sorgerà un modernisimo stabilimento balneare, che sfrutterà le ricchissime sorgenti termali (1)

Altre zone a parco sono previste

(1) Vedi ne « *Le Vie d'Italia* » del febbraio 1937: *Addis Abeba e le sue terme.*

attorno alla chiesa di S. Giorgio, lungo varî torrenti, spesso incassati e pittoreschi. Un grande parco circonderà infine il vecchio ghebbì imperiale. Secondo un progetto, a cui il Touring augura pronta attuazione, questo parco dovrebbe divenire un grande orto botanico e zoologico, con tutti gli esemplari della flora e della fauna etiopica. Disseminati nel parco, varî edifici dovrebbero accogliere collezioni naturalistiche, etnografiche, artistiche, archeologiche, una biblioteca, ecc., in una cornice naturale di particolare bellezza.

La città italiana di abitazione sarà ripartita in varie zone: le ville signorili (Addis Abeba sarà una città-giardino per eccellenza) sorgeranno preferibilmente nel triangolo limitato dalla Via S. Giorgio, dalla nuova grande arteria che da S. Giorgio va alla Piazza degli Uffici di Governo ed al viale che sale ad Entotto. Tale zona, che include l'Ippodromo e il futuro Stadio, sarà sistemata a grandi giardini e parchi. A Oriente, oltre la Piazza degli Uffici, si svilupperà il quartiere della media e piccola borghesia, mentre più lontano, nella regione delle ex Legazioni, potranno sorgere villini per singole famiglie. Vi sarà poi una zona, probabilmente vicina al Viale Mussolini, riservata alla Fiera Campionaria. Infine, alle porte della città, lungo le vie d'accesso dalle varie regioni dell'Impero, saranno scaglionate le caserme con i relativi servizî.

Che cosa offre la città, nel suo stato attuale, al turista? Ben poco, se si giudica con occhio adusato alle ricchezze d'arte e di natura di casa nostra; non di meno, qualcosa di pregevole vi trova chi specialmente vi giunge dal Nord, attraverso mille km. e più di percorso superbo per panorami, ma senza alcun interesse per ciò che riguarda l'opera dell'uomo. Per tacere del pittoresco formicolare della folla indigena, attraggono anzitutto l'attenzione del visitatore le due dimore imperiali, il vecchio e il nuovo ghebbì, situati su un poggio. Il vecchio o grande ghebbì, ora sede di Comandi militari, è un complesso pittoresco — seppure di cattivo gusto in molti particolari — di costruzioni del più vario stile, in muratura e in legno, coperte di lamiere. Il così detto osservatorio del Negus e i padiglioni di abitazione fanno pensare alle costruzioni sommarie che usavano nei giardini del nostro '700. Notevole veramente, per una certa sua grandiosità barbarica e per la semplicità della costruzione, è il salone dei banchetti (Adarasc'), che il Negus offriva ai capi, mentre sulla piazza antistante si svolgeva il pantagruelico pasto del popolo. E' un enorme salone a tre navate di eguale altezza e larghezza, ricoperte all'abissina da un traliccio di paletti avvinti tra loro con correggiole di vario colore e nell'insieme di effetto gradevole. In fondo alla navata centrale sorge il trono del Negus, opera grossolana, in legno scolpito, dorato e dipinto a forti colori. Le due facciate sono state stuccate in modo da dar l'illusione di portali di stile vagamente barocco, una mistura di linee che diremo coloniale. Sul versante orientale del poggio il noto mausoleo di Menelik, imponente, ma piuttosto pesan-

ADDIS ABEBA - VIA CASSALA. *(Fot. G. Falda)*

ADDIS ABEBA - UNA DELLE PIU' AMPIE VIE DEL CHIASSOSO E POPOLATISSIMO QUARTIERE INDIGENO. *(Fot. Luce)*

te; una chiesetta del solito tipo abissino a pianta circolare e la chiesa di S. Gabriele. Poco vi è da dire del piccolo ghebbì, fatto costruire recentemente da Tafari, su modelli di tipo '900: l'edificio si presenta bene grazie soprattutto al bel giardino che gli sta dinnanzi. Gli altri edifici pubblici — ministeri, scuole, ecc. — si presentano in genere sotto l'aspetto di modeste villette, spesso costruite in cicca, come per la massima parte le abitazioni anche europee.

Per chi non lo sapesse, si chiama cicca un impasto di argilla e fieno macerato per varî giorni, che serve a rivestire l'ingraticciata di pali formante l'ossatura della casa abissina, sia essa a pianta circolare, ellittica o quadrata. Questo metodo di costruzione è così sbrigativo ed economico (e, d'altra parte, non era facile trovare calce e cemento durante il regime del Leone di Giuda), che fu adottato da quasi tutti gli Europei e lo è oggi, in parte e provvisoriamente, anche dagli Italiani. La costruzione di una casetta non richiede, a rigore, più d'un mese, tra lo spianare l'area scelta, piantare i pali, sistemare gli infissi e inzaffare il tutto di cic-

ADDIS ABEBA - UNA VIUZZA MOLTO FREQUENTATA. *(Fot. Vota)*

ADDIS ABEBA - PIAZZA DEL LITTORIO. ATTORNO AL VIGILE SFILANO TUTTI GLI AUTOMEZZI DELLA CAPITALE. (*Fot. Vota*)

ca, ricoprire con lamiere il tetto, preparare gli impiantiti, tinteggiare le pareti o tappezzarle. Il risultato è spesso una graziosa villetta, perfettamente adatta al clima locale, seppure di non grande durata. Il principio della costruzione in cicca non è, del resto, sostanzialmente diverso da quello dei vari conglomerati moderni usati specialmente nelle costruzioni coloniali; e la cicca ha il merito di trovarsi sul luogo stesso della costruzione: basta scavare in un punto qualsiasi una buca, ed ecco trovata l'argilla. Ogni Abissino che si rispetti s'improvvisa costruttore della sua dimora.

Varie sono le chiese copte; tre di esse — San Giorgio, SS. Trinità e S. Maria — sono costruzioni di tipo totalmente europeo, pure ricordando all'interno la disposizione delle chiese copte. Altre, come quelle di Medaniè Alem (Salvatore del Mondo), di S. Gabriele, di Teclà Haimanot, della SS. Trinità (vecchia chiesa), di Cusquam Mariam, sono edifici più modesti in muratura e legno, del solito tipo abissino a pianta circolare od ottagonale. All'interno, il santuario, quadrato, è dipinto con ingenue e grossolane figure di Santi, scene del Nuovo Testamento, ecc., secondo sche-

ADDIS ABEBA - UNA VIA DEL QUARTIERE OCCIDENTALE. (*Fot. Vota*)

ADDIS ABEBA - PALAZZO DEL COMANDO SUPERIORE, GIA' DEL PARLAMENTO. *(Fot. G. Falda)*

mi tramandati di padre in figlio, che spesso ricordano lontanamente la loro derivazione dall'arte bizantina. La standardizzazione della pittura locale è tale, che in tutta, o quasi, l'Abissinia la figura del Demonio è situata nel lato meridionale del quadrato, a sinistra della porta; mentre il lato nord è per lo più riservato a figure di Santi e Negus a cavallo. Spesso alle scene sacre sono mescolati Menelik, Taitù, Zauditù, Tafari e personaggi della corte imperiale (Abuna, Ras, ecc.). Oltre alla bella cattedrale cattolica, costruita nel 1932-33 per lo speciale interessamento del Pontefice, e ora affidata ai Cappuccini italiani, vi è una bella chiesa greco-ortodossa e una chiesa armena. Le Missioni hanno, in generale, modeste cappelle, che dànno assai poco nell'occhio.

Tra le opere italiane, cospicuo è l'Ospedale « Principessa di Piemonte », fondato dall'Italica Gens nel 1932, come clinica privata, saccheggiato nel maggio 1936, restaurato e dotato di modernissimi impianti e sussidi tecnici medici e chirurgici e tra l'altro di un perfezionato laboratorio per analisi cliniche, microscopiche e batteriologiche e di un aggiornatissimo reparto per radiologia, radioterapia ed elettroterapia. Pur essendo di modesta capienza (ma è in progetto l'ampliamento), esso è tra i più attrezzati e progrediti ospedali di tutta l'Africa. Altra opera italiana di grande importanza è la non lontana Missione della Consolata, fondata nel 1916, che comprende scuole per bambini bianchi e indigeni, asilo infantile, orfanotrofio, brefotrofio, ecc. Qui fanno capo per ora i Missionari della Consolata, sparsi specialmente nell'Uollega, nel Gimma, nel Caffa, ove da vari anni svolgono la loro opera di civilizzazione cristiana e di italianità. Vi sono poi varie missioni protestanti, con scuole, ambulatori, ecc.

Il quadro ora tracciato a grandi linee non sarebbe completo se non si accennasse ai dintorni, assai interessanti: Entotto, con le sue varie chiese; Oletta, con l'Azienda agricola già del Negus, ora dell'O. N. C.; Addis Alem, ove Menelik avrebbe voluto trasferire la capitale; Acachi, Moggio, Adama, sulla linea ferroviaria; il Monte Zuqualà, col celebre convento; Ficcè e il convento di Debra Libanos, ecc. Ma l'importanza turistica di Addis Abeba sarà commisurata alle enormi possibilità che qui si dischiuderanno in breve all'automobilista, di irradiarsi cioè su grandi strade, verso regioni diversissime tra loro, tutte attraenti sia per i panorami, sia per le risorse economiche, sia per la caccia grossa.

Ultimata la costruzione delle strade essenziali, percorribili in ogni stagione, attrezzata la città dal lato alberghiero — programmi questi ormai in avanzata realizzazione — Addis Abeba diverrà ben presto, oltre che un centro di irradiazione della potenza politica ed economica della nuova Italia, an-

ADDIS ABEBA - IL VIALE REGINA ELENA, ORA IN CORSO DI SISTEMAZIONE. *(Fot. Adler e Hambrusch)*

che un centro turistico, che farà sentire la sua forza di attrazione non solo in Italia, ma anche in gran parte del mondo civile. Noi siamo avvezzi a considerare il turismo come un fenomeno essenzialmente legato ai monumenti, ai musei, alle gallerie d'arte, ecc. Esiste, invece, un grande turismo dei paesi lontani e dei paesi nuovi, che non esclude taluni incomodi, ma offre in cambio la possibilità di vivere una vita veramente diversa in ambienti grandiosi, originali, non molto lontani da quelli delle età geologiche e ricchi ancora di novità e di sorprese. E' questo un genere di turismo che oso dire particolarmente adatto alla attuale e alle future dinamiche generazioni della nostra Italia e che si diffonderà certamente in breve per le terre dell'Impero, non solo perchè molti Italiani vorranno conoscere il Paese conquistato con indomito valore dai fratelli combattenti, ma anche perchè, fervendo tanta alacrità di opere e di iniziative, l'A. O. I. sarà presto un grandioso emporio di traffici.

GIUSEPPE VOTA

ADDIS ABEBA - LA VIA BENGASI CON LO SFONDO DEL MONTE UASCIACIA'. *(Fot. Vota)*

LE RIDENTI COLLINE, TUTTE A VITI E AD ALBERI DA FRUTTA, VISTE DA BELVEDERE LANGHE. *(Fot. S. Bricarelli)*

LUOGHI DA VISITARE

LE LANGHE

Chi esamini una carta ferroviaria del Piemonte, potrà notare una zona priva di linee nere, limitata a Sud dalla ferrovia che parte da S. Giuseppe di Cairo e conduce a Ceva ed a Bastia, ad Ovest dalla ferrovia Bastia-Bra, a Nord dalla Bra-Nizza e ad Est dalla Acqui-San Giuseppe di Cairo Montenotte.

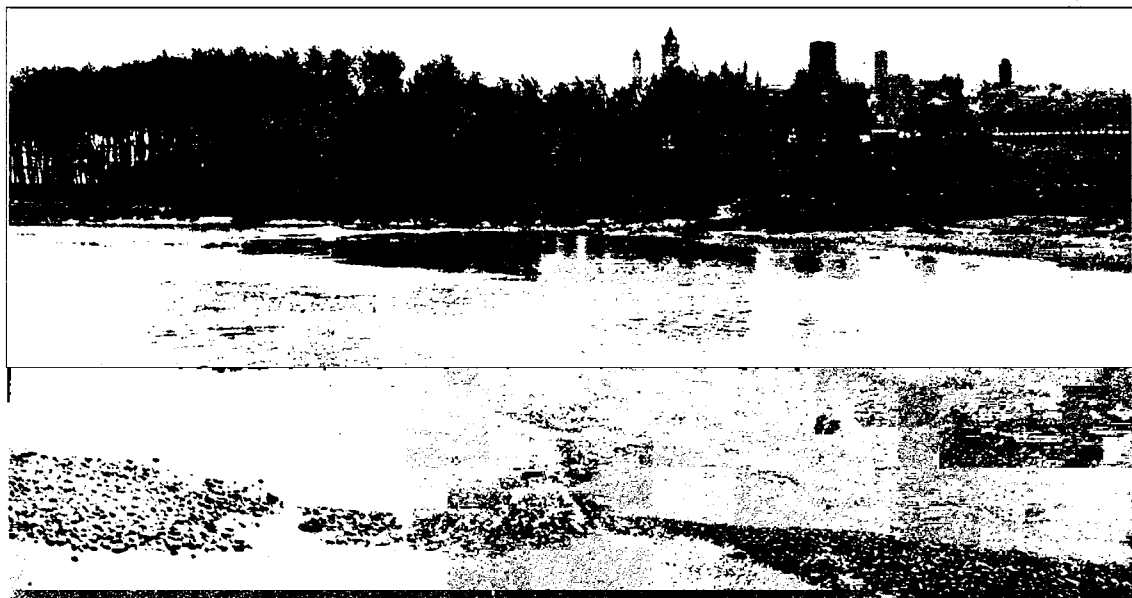
Le quattro linee ferroviarie delimitano *grosso modo* la regione piemontese nota sotto il nome di « Langhe »: nota più di nome che per afflusso di turisti.

Molti non conoscono delle Langhe altro che Alba, famosa per i suoi tartufi e le sue fiere gastronomiche; pochi conoscono Cortemilia, il centro più importante della zona; pochissimi le vallate della Bormida, dell'Uzzone, del Belbo. Le conoscono i cacciatori, che vanno alle Langhe a caccia di pernici, di marenghe (pernici rosse), di lepri; i cacciatori locali vi aggiungono lo scoiattolo *(vinvera)*, da essi considerato di non minore pregio dell'altra cacciagione.

La via maestra delle Langhe è costituita dal percorso della strada statale N. 29, che da Alba, attraverso Cortemilia, si congiunge a Piana con la statale N. 30, che da Alessandria conduce a Savona. E' questa la strada più frequentata dai Torinesi che si recano in Riviera, sebbene molti preferiscano ancora quella che attraverso Fossano o Bra raggiunge Ceva e il Colle di Cadibona.

Oltre questa via maestra, le Langhe sono intersecate da alcune strade segnate sulle carte come di grande comunicazione, e sono la Alba-Ceva e la Bra-Dogliani. Una strada di qualche importanza turistica è segnata fra Cortemilia e Ceva, ma risulta assai poco frequentata per il suo andamento tormentato.

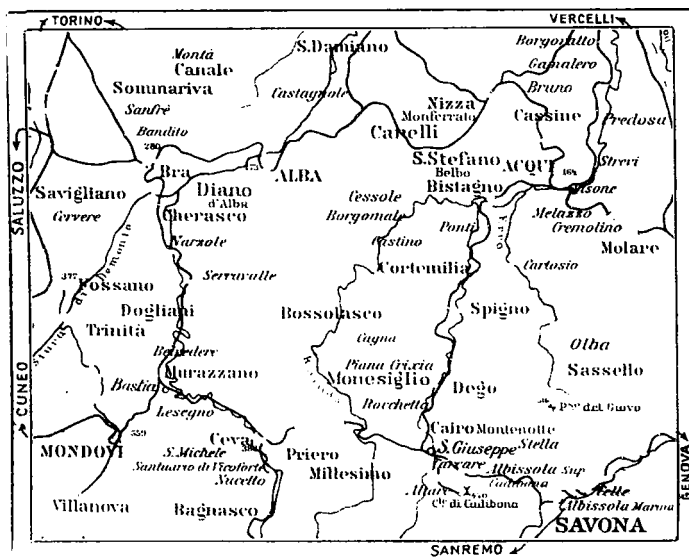
Le Langhe meriterebbero una maggiore attenzione da parte dei turisti italiani, che desiderano conoscere a fondo il nostro meraviglioso Paese. Non esageriamo affermando che quello delle Langhe è un piccolo mondo chiuso, il quale, oltre alla bellezza particolare, che lo anima di un singolare fascino, ha una sua vita che gli viene dalla tradizione, vita così serena, così bella, da meritare di esser meglio conosciuta.

Caratteristico, innanzi tutto, l'aspetto della regione: un'arida enciclopedia vi dirà che la sua altezza media è di circa 500 m. s. m. e che nessuna delle sue cime si eleva sino ai mille. In realtà, tutte le Langhe

LE TORRI E I CAMPANILI DI ALBA, QUASI A SPECCHIO NEL TANARO; IN LONTANANZA, SI PROFILANO LE COLLINE DELLE LANGHE.

sono una successione ininterrotta di monti e di valli; un mare in tempesta, con onde colossali. Non si può percorrere un tratto di dieci chilometri senza avere scavalcato un colle di 700 m., per declinare poi a 300 e risalire subito dopo ai 500 o 600.

Ne deriva che ad ogni momento si presenta un paesaggio nuovo e caratteristico, che solo dopo qualche giorno si impara ad apprezzare. Quando si sale ai 700 m. si vedono sgroppate di monti all'infinito e se l'altura è sul limite esterno delle Langhe, si dominano la pianura o il mare lontano. Aggiungendo a questo rapido mutare del paesaggio il giuoco frequente delle nuvole e del sole, dovuto al clima ventoso e instabile, si può facilmente immaginare l'incanto dei panorami che ne risulta.

Al viandante che, in una limpida mattina di inverno, dopo aver percorso la strada da Montezemolo a Murazzano, sbuca sopra Dogliani, si presenta uno spettacolo che non ha nulla da invidiare ai più superbi delle Alpi. Quasi a picco, sotto la strada, si spiega la pianura piemontese, coronata dalla maestosa formidabile lontana barriera alpina, tutta scintillante delle sue nevi e dei suoi ghiacciai e dominata dal caratteristico picco del Monviso.

Quando, ai primi barlumi di una fredda alba autunnale, ci si affaccia a Cagna per discendere a Piana, l'infinita serie di valli che si aprono alla vista, intersecate da pigre nuvole basse che lasciano scoperte solamente le cime, presentano una visione indimenticabile.

DOGLIANI, NELLA SUA CONCA UBERTOSA DI PINGUI VIGNETI, PRODUTTORI DEL CLASSICO « DOLCETTO ». *(Fot. S. Bricarelli)*

La natura stessa delle Langhe ha caratteristiche proprie, inconfondibili. Il terreno tufaceo è inciso per ogni dove da vaste erosioni. Queste erosioni, di un colore azzurrino, soprattutto a fondo valle, dànno al paesaggio un senso di desolazione; ma là dove il bosco, il campo, la vite la vincono sul tufo, la vegetazione è rigogliosa e bellissima.

A primo aspetto, le vallette brulle, tutte intagliate dai solchi delle acque, appaiono tristi, ma hanno anch'esse un loro sottile fascino poetico nell'immobilità delle forme, in cui le ombre e il sole proiettano pennellate violente. L'azzurro del tufo armonizza con il colore olivastro dei lunghi filari delle vigne, disposte a gradini ed a scaglioni, mentre se ne staccano vivamente i ciuffi dei castagneti secolari e le ombre oscure delle abetaie. In fondo ad ogni valle spumeggia o mostra il suo letto ghiaioso un torrentaccio tumultuoso o arido.

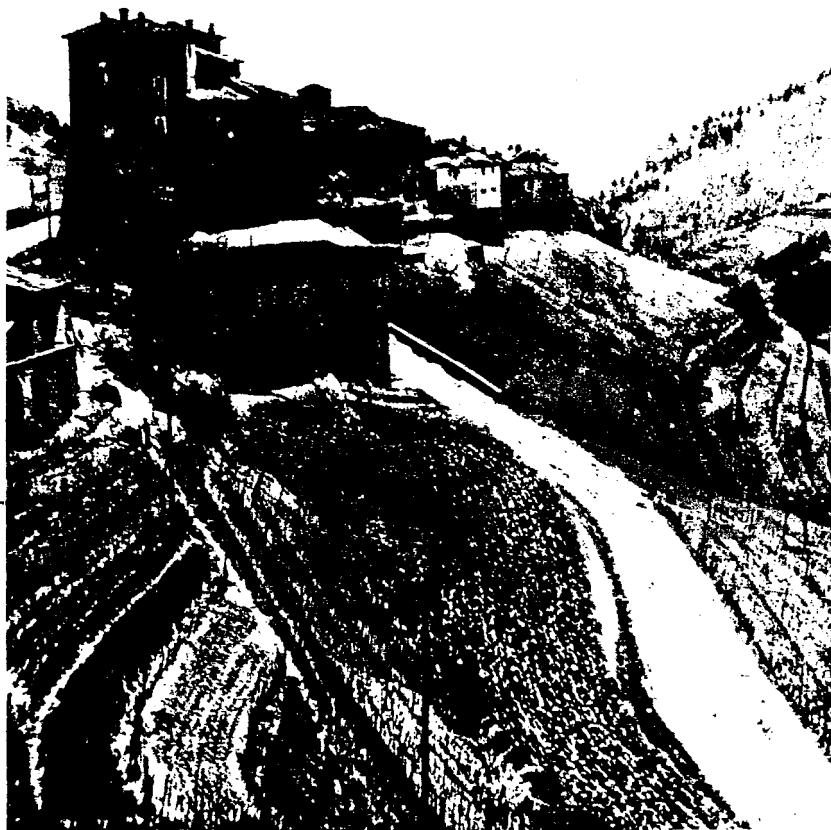
Mentre le strade corrono sulle dorsali o sul fondo valle, i paesi sorgono, di solito, sulle cime dei colli, intorno alle loro chiesette; e poichè le case coloniche sono assai distanziate le une dalle altre, si comprende come si possa percorrere una strada delle Langhe senza scorgere un paese o una casa, mentre e paesi e case esistono sui monti che fanno corona.

Per chi parta da Alba, ecco, dopo qualche chilometro, l'erta che dai 173 m. porta ai 600 di Borgomale. (La rocca a piombo e a difesa del passo, è ora una casa colonica). Il turista non ha ancora preso respiro, che già, percorrendo i tornanti, scende nella valle del Belbo, a poco più di 200 metri, e appena varcato il ponte sul fiume omonimo, di nuovo sale fino ai 600 di Castino; e dopo una breve dorsale, ancora le ampie svolte per discendere ai 250 di Cortemilia.

Cortemilia (il *Castrum romano*, della *Cohors Aemilia*) merita una, pur breve, visita. La città è divisa dalla Bormida: sulla riva sinistra è la città antica, co' suoi portici massicci e bassi, poggianti su grosse colonne, l'una diversa dall'altra e sicuramente derivanti da costruzioni o templi romani, coi suoi palazzotti che ancora mostrano qua e là tracce di costruzioni latine; dall'altra parte la città più moderna, co' suoi alti portici, che sembrano ancor più alti nella strettezza delle vie. Begli affreschi qua e là sui muri e, nelle piazze, cataste di legna e bottai al lavoro.

Proseguendo da Cortemilia, lungo la valle dell'Uzzone, eccoci ad affrontare, prima di Pezzolo, la salita che conduce a Cagna. Siamo di nuovo risaliti ai 600 m., ma il turista, distratto, non ha visto il piccolo cartello del T. C. I., che a sini-

DALLA STRADA BRA-CEVA: I COLLI DELLE LANGHE E, NEL FONDO, LA CATENA DELLE ALPI MARITTIME. *(Fot. S. Bricarelli)*

GIOCONDA FIORITURA DI PRIMAVERA FRA LE CASE DI BORGOMALE, NELLA RIDENTE VALLE DEL BELBO. *(Fot. S. Bricarelli)*

IL PAESETTO DI BORGOMALE, SULLA STRADA DA ALBA A CORTEMILIA. (*Fot. S. Bricarelli*)

stra della strada indica a 2 km. Gorrino. Se avesse percorso il breve tratto, si sarebbe trovato dinanzi ad un castelletto medioevale, dalla massiccia torre quadrata aperta su di una loggia, che ricorda assai da vicino quelle dell'Umbria, e sull'ampia scalea che sale alla Chiesa avrebbe potuto cogliere la malva profumata.

Poco più oltre il turista, frettoloso, non ha visto a destra la strada che conduce alla Madonna del Todocco, dove avrebbe trovato i più fantasiosi « *ex voto* ». Siamo nel cuore delle Langhe, a 760 m. sul m., donde si gode un panorama incantevole. Soltanto dopo Cagna, scendendo a Piana Crixia, dopo aver ammirato il « fungo » (una grossa pietra sostenuta da un gambo eroso), ci si trova sulla strada meno tormentata, che attraverso Cairo, va al Colle di Cadibona ed a Savona.

Ma per chi voglia conoscere un poco meglio le nostre Langhe, consigliamo un'altra via, troppo poco nota, sebbene vi passi ogni giorno una solitaria corriera; quella cioè che, partendo da Cortemilia, lascia a Pezzolo la strada statale e percorre tutta la valle dell'Uzzone, attraversando soltanto a valle Scaletta, mentre i soliti paeselli sono acquattati sui monti. Da qui la strada si interna nella stretta dei colli e sembra quasi dover finire contro la giogaia. Poi, con ardite giravolte si inerpica sulla montagna, risale ai 700 m., e ad un tratto si affaccia sulla valle della Bormida.

Si apre questa grande valle a perdita di vista ed è tutta dominata dai ruderi del Castello del Carretto; una delle tante vestigia feudali, a cui fa riscontro, in lontananza, il diruto Castello di Cairo. Non è qui luogo a richiamare la storia; ma come tacere delle rocche di Cosseria e di Montezemolo, cantate dal Carducci?

Il tufo delle Langhe è quasi sempre segnato da linee trasversali di arenaria durissima: questo materiale, che si presenta in lastre stratificate, e quindi pronto all'uso, serve come materiale edilizio per le case, che si costruiscono « a secco »; ed è prodigiosa l'arte con la quale i muratori del luogo riescono, non solo a creare gli spigoli vivi dei fabbricati, ma persino le volte, senza altro materiale che questa arenaria. E poichè il tetto è pure di arenaria, tutte le case appaiono grigie e nere: un po' torve come i castellacci, se non sono ravvivate da qualche albero di alto fusto o da geranî scarlatti alle finestre.

Abbiamo detto che le case sono generalmente distanziate. La proprietà è, infatti, frazionata, e in ogni casa colonica non vivono più di una o due famiglie, con intorno il podere, che comprende tutti gli elementi della piccola azienda: i campi da grano, segale e grano turco, il grande vigneto, il prato per il pascolo, il bosco e l'orto do-

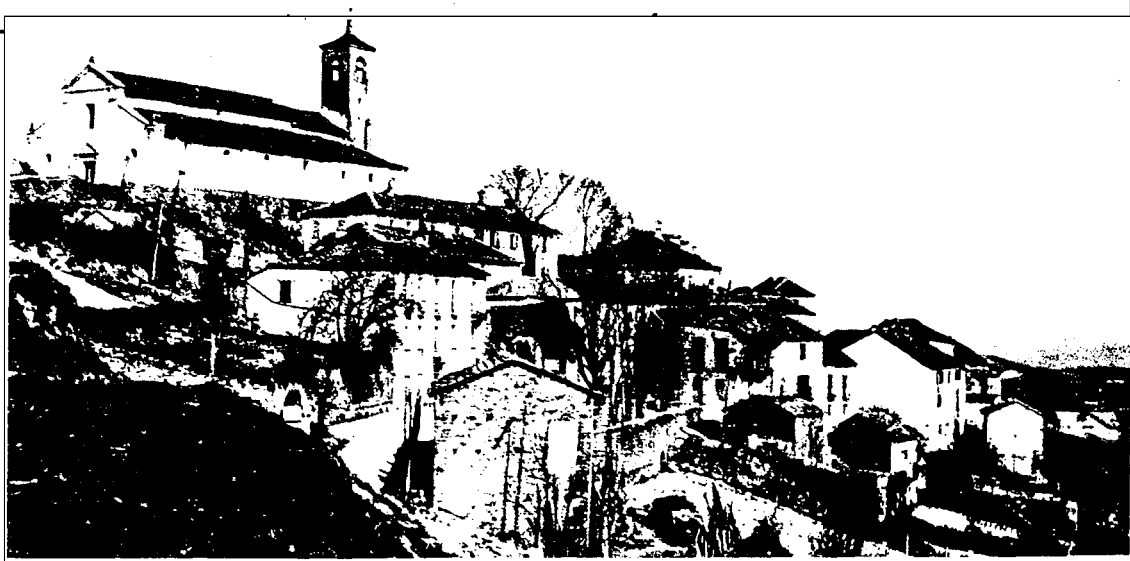
mestico, vicino al pozzo, dove non manca mai la macchia colorata delle zinnie o della salvia e dove si ergono superbi i girasoli.

Le case sono congiunte fra loro con le strade maestre da mulattiere sovente ripide e malagevoli, ed è fortuna che una volta all'anno si debbano riattare per il passaggio della trebbiatrice.

In questo ambiente, la vita si svolge assai semplice e serena. Alla domenica si scende, o si sale, al paese per la Messa, che in varie occasioni non è detta nella chiesa parrocchiale, ma in una delle tante cappelle sparse qua e là per i monti. (Oh, deliziose chiesette, che alzano il loro minuscolo campanile sul verde dei campi o sulle bionde messi mature, o si nascondono tra i contorti alberi dei castagni!).

Nelle Langhe l'ospite è gradito ed accolto con festosa cordialità. Ogni casa ha il suo forno per cuocere il pane, la madia tradizionale, e sempre pronta la tovaglia di bucato e il bicchiere di vino fresco che vien di cantina. Le capre provvedono il latte per i saporiti formaggi; il pollaio, le uova; le arnie, il miele; il frutteto, le mele e le noci. Ogni raccolto è occasione di festa. Dove si trebbia convengono i vicini a porgere aiuto, a dividere i lieti pasti e a trascorrer la sera in veglia. Lo stesso avviene in occasione della sfogliatura

CORTEMILIA: LA TORRE E I RUDERI DEL CASTELLO, DALLA STRADA CHE ATTRAVERSA LA BORMIDA.

SCALETTA UZZONE, A 405 M. S. M., NEL CUORE DELLE LANGHE. *(Fot. Fumagalli)*

MOMBARCARO, IL PIU' ALTO PAESE DELLE LANGHE: E' A 896 M. S. M., A 10 KM. DA MONESIGLIO. *(Fot. S. Bricarelli)*

del granturco, che si fa all'aperto sull'aia, al suono di gioconde canzoni, e nella complice ombra si intessono gli idillii.

Per la vendemmia accorrono le donne e i giovanetti, e si merenda nella vigna, sulle ampie lenzuola distese per terra. E come è saporoso il dolce dell' uva misto all'aspro sapore dell'aglio, sparso abbondantemente sulle fette di pane casalingo!

Quando viene l' inverno, le serate sono lunghe negli sparsi casolari montani. Il clima, assai rigido, nonostante la modesta altezza dei monti, invita alle veglie intorno al focolare.

Nelle Langhe si incontrano gli ultimi « trovadori » nei cantastorie che vanno a veglia; che raccontano, tra un bicchiere di vino ed una manciata di castagne arrostite sulla brace, inverosimili romanzi a puntate, che possono durare intere settimane.

A carnevale non mancano le consuete festicciole da ballo; l'orchestra consiste naturalmente in una fisarmonica; ma i maestri di quest'arte sono veramente di eccezione, ed alcuni intervengono alle feste chiamati dalle loro cascine, distanti ore ed ore di cammino. I più celebri fra questi virtuosi hanno discepoli che vanno a suonare dai clienti di minor conto. La stanza da pranzo o il granaio, liberati dai mobili e illuminati da una modesta lampada a petrolio appesa al soffitto, una tavola contro la parete ed una sedia sopra, è tutto quanto occorre per l'orchestra. I balli sono a ritmo veloce, ma interminabili: solo a tarda notte le ultime risate si perdono lungo le strade che irradiano dalla casa dell'ospite.

Gli altri aspetti della vita sono quelli sani e duri dei campi: le fatiche dell'aratro, della semina, del raccolto; le infinite cure della vigna e, come premio, il sapido borbottare del mosto nei grandi tini.

ALDO FUMAGALLI

... OGNI CASA HA IL SUO FORNO PER CUOCERE IL PANE... *(Fot. Fumagalli)*

VINCENZO LUNARDI, ACCOMPAGNATO DA DUE CORAGGIOSI AMICI, EFFETTUA, NEL 1789, LA SUA TERZA ASCENSIONE AEREA SU LONDRA.

(Rigaud pinx. - F. Bartolozzi sculp.).

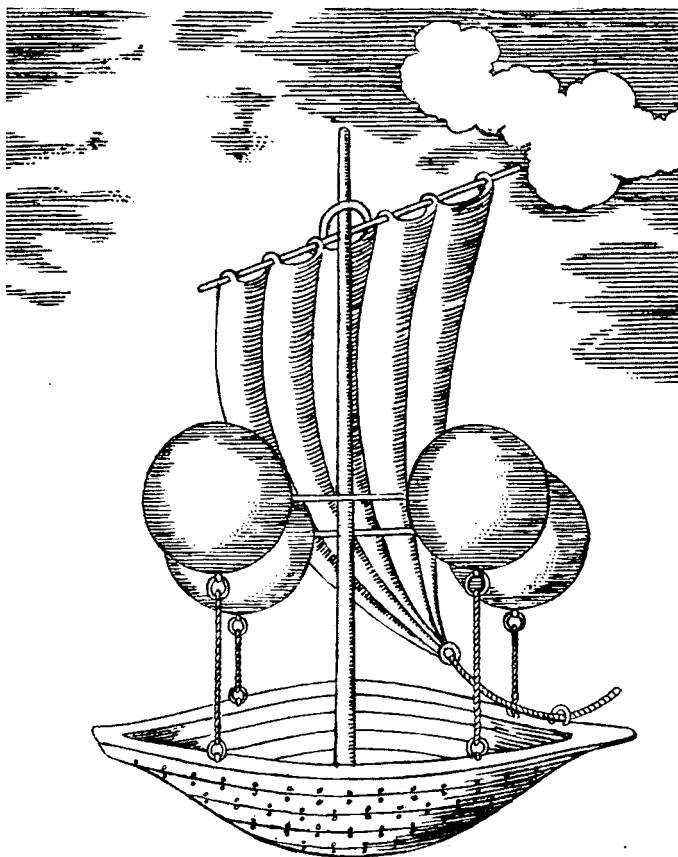
LA CONQUISTA DELL'ARIA

L'uomo, nello stesso giorno in cui Dio lo creò, fu invincibilmente attratto dalla visione superba della volta celeste, piena di fascino e di mistero. L'umana creatura, legata da vincoli indissolubili al suolo che essa è condannata a calpestare, ha inconsciamente prima, scientemente poi, levato gli occhi in alto, verso l'immenso cielo azzurro, dove risiede Dio onnipotente e dove si aggirano il sole, la luna e le stelle, mondi sconosciuti e tremendi, da cui — secondo gli antichi — scendono sulla terra gli influssi benefici e gli influssi maligni. Attraverso quell'azzurro ci vengono la luce ed il calore, la neve e la grandine, la pioggia e il temporale, coi fulmini di Giove tonante, fenomeni paurosi che bastano ad accendere la fantasia dell'omuncolo, misero abitatore del globo terrestre. Dalla contemplazione al desiderio di approfondire la conoscenza il passo è breve, e l'uomo sentì il bisogno prepotente di conquistare l'aria e di andare un po' a vedere che cosa c'era lassù nelle celesti altezze, dove l'occhio non arriva ed il misterioso infinito incomincia.

Il mito di Dedalo ed Icaro prova questa suprema aspirazione dell'umanità, e con esso la provano tutte le altre leggende che fiorirono nei secoli e tennero accesa la fiamma della speranza, pur senza avvicinare di un passo l'agognata soluzione del problema della navigabilità dell'aria.

Problema che i romanzieri di tutti i tempi tentarono di risolvere per conto loro, dando libero sfogo alla fantasia, ed immaginando i più curiosi e straordinari sistemi per sollevarsi nell'aria. Ricordate le allegre e pur profonde invenzioni di Cyrano di Bergerac? Quali sono i suoi tre mezzi infallibili per viaggiare verso la luna? Circondare la sua navicella di fiale piene di rugiada, che il sole aspira ed attrae verso di sè insieme coll'uomo: costruire un grande uccello di legno che s'innalza agitando le ali: disporre intorno al suo apparecchio dei fuochi di artifizio, e con le loro successive esplosioni spingere in alto

a sbalzi macchina e viaggiatore. A questo proposito, l'artificiere Ruggeri di Marsiglia racconta di aver potuto, a mezzo di razzi, far salire in aria a 200 metri un montone, ridisceso poi tranquillamente per mezzo di un paracadute. Sarà vero?

E saranno vere le esperienze di Simon Mago, il quale, nel 66 dopo C., avrebbe volato alla presenza di Nerone? O quelle anteriori di Archita di Taranto, che nel quarto secolo avanti Cristo, dopo avere inventato il cervo volante, avrebbe saputo costruire una colomba di legno che volava come un uccello in carne ed ossa?

E ricordiamo ancora, poichè si tratta di un Italiano, la macchina volante inventata nel 1670 dal padre Pietro Lana da Brescia, formata da una navicella destinata ai passeggeri e sostenuta da quattro grandi sfere cave di sottile lamiera di rame, in cui si doveva operare il vuoto.

Fantasie di poeti, sogni di scienziati, improvvisazioni di umoristi non cavarono il ragno dal buco, fino al giorno in cui la chimica ci mise lo zampino e creò il mezzo più leggero dell'aria, capace, quindi, di sollevare il peso della macchina. Il grande chimico inglese Cavendisch, dopo molte ricerche e profondi studî, riesce nel 1766 ad isolare l'idrogeno dall'aria; e subito un geniale Italiano intuisce la applicazione pratica della grande scoperta alla navigazione aerea. Tiberio Cavallo, nato nel 1710 a Napoli e morto a Londra nel 1809, si dà con passione allo studio della fisica e conclude un suo ciclo di esperienze ottenendo il sollevamento di bolle di sapone riempite d'idrogeno, e più tardi di palloncini di *baudruche*, precedendo così di molti anni i fratelli Montgolfier. Gli esperimenti di Tiberio Cavallo sono documentati da numerose pubblicazioni, tra cui una Storia degli Aerostati, edita nel 1784, in cui egli divina tutti i servizî che l'aeronautica potrà rendere all'umanità, e ne precisa i limiti e gli scopi. W. de Fonwielle, nel suo bel libro sulla navigazione aerea, tributa un caloroso omaggio a Tiberio Cavallo, scrivendo di lui: « *Le nom de ce savant sympathique et intelligent est beaucoup plus digne de figurer dans l'histoire de la navigation aérienne que celui de Dédale et d'Icare* ».

Ed ora, lasciando da parte le leggende ed i precursori, tratteggiamo a grandi linee il cammino dell'aeronautica dalla scoperta dei fratelli Montgolfier ai giorni nostri.

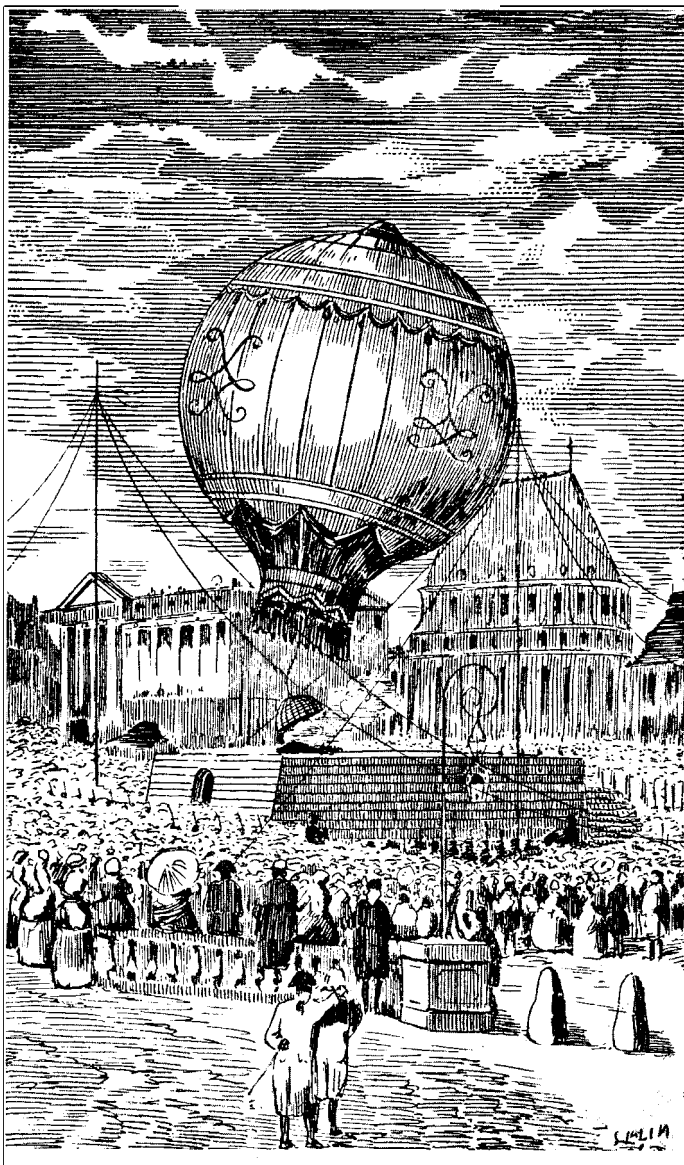
I fratelli Giuseppe e Stefano Montgolfier nacquero rispettivamente nel 1740 e 1745 a Vidalon-les-Annonay, dove il primo di essi fu poi direttore di cartiera. Spiriti indagatori, essi volsero la loro attenzione a tutti i fenomeni che potevano aver relazione con la navigabilità dell'aria. Naturalmente la leggenda ha lavorato di ricamo sulle prime esperienze dei fratelli Montgolfier, per cui si racconta, ad esempio, che Giuseppe, avendo messo una camicia ad asciugare sul camino, la vide gonfiarsi come un pallone, sfuggire alle mani del suo legittimo proprietario, che cercava di trattenerla, e volarsene verso il cielo.

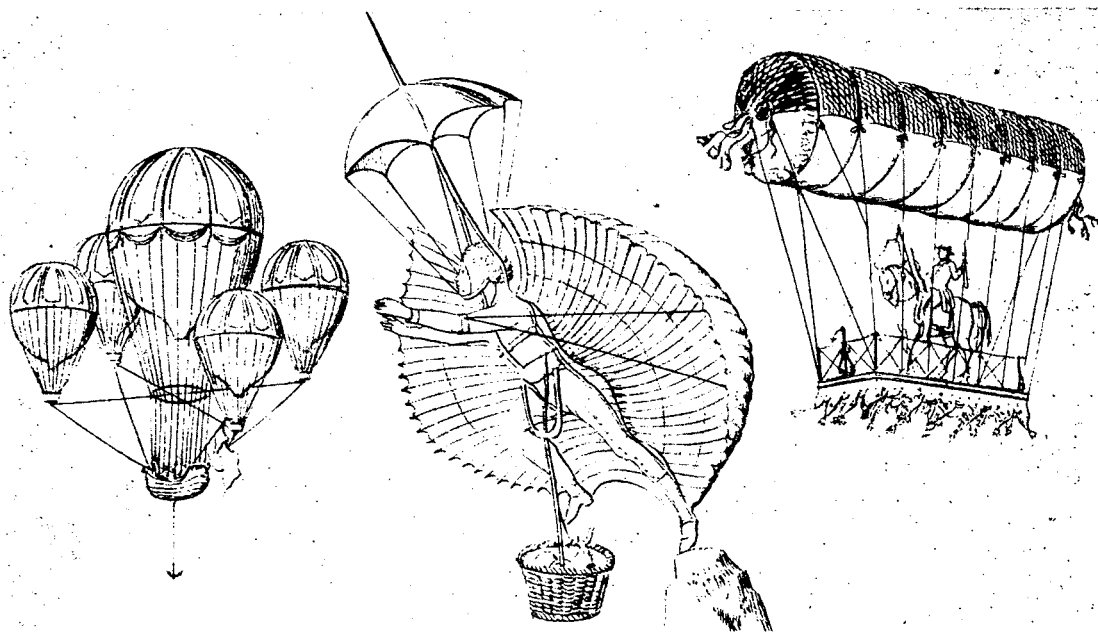
LA « NAVE AEREA » DEL GESUITA BRESCIANO PIETRO FRANCESCO LANA (1670).

Una seconda versione delle esperienze dei due fratelli, meglio rispondente a verità, è questa: essi, attenti osservatori dei fenomeni della natura ed in particolar modo del comportamento delle nuvole, che salgono leggere verso il cielo, avrebbero costruito un globo di carta, materia impermeabile ai gas, e riempitolo di vapor d'acqua, lo avrebbero visto salire. La rapida condensazione del vapore, con relativa caduta dell'involucro, li fece persuasi non essere quella la soluzione cercata. Ed allora pensarono all'aria calda e calcolarono che un certo volume d'aria contenuto in un involucro, quando sia portato ad una temperatura di 100 gradi, si dilata rapidamente ed occupa uno spazio doppio, diminuendo di metà il suo peso relativo. A conclusione dei loro studî, essi costruirono in Avignone, nel 1782, un parallelepipedo di carta, il quale, riempito di aria calda, salì rapidamente nello spazio. Tentarono allora un'esperienza più in grande, ed il 5 giugno 1783, sulla piazza di Annonay, presente tutto il popolo della piccola città, un pallone di 800 metri cubi salì al cielo tra frenetiche acclamazioni degli spettatori, increduli fino a quel momento della possibilità di solcare le vie dell'aria.

Questa prima esperienza, che segna veramente la nascita della navigazione aerea, fu seguita da un altro grande avvenimento, e cioè il lancio, avvenuto il 27 agosto 1783, di un pallone, « Le Globe », ideato dal fisico Charles e costruito dai fratelli Robert. Il pallone di Charles, a differenza di quello dei fratelli Montgolfier, era gonfiato ad idrogeno. Tutta Parigi era affluita al campo di Marte per assistere al mirabile evento.

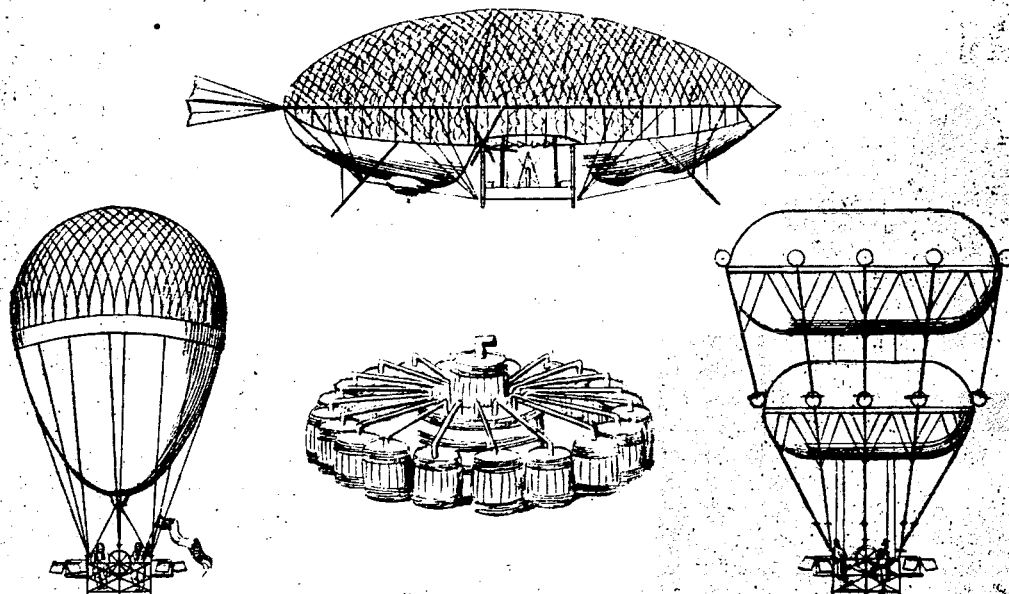
La caduta di questo primo apparecchio aereo diede luogo ad una scena tragicomica, che fece a lungo le spese dei commenti caustici dei Parigini. Scesa a Gonesse, la macchina misteriosa fu avvistata da alcuni contadini, i quali, terrorizzati, chiesero l'intervento del curato. Fu organizzata una processione, che si fermò a distanza per esorcizzare il terribile mostro. Ma poichè le preghiere a nulla approdarono, un animoso, armato di fucile, sparò un colpo nell'involucro semi sgonfiato, dopo di che, fu vista la grande massa tremolante afflosciarsi lentamente ed esalare l'ultimo respiro, « con un altissimo grido » dissero testimoni oculari. Tosto il gruppo le fu sopra ed a colpi di forca, di zappa, di bastoni la distrusse, trascinando trionfalmente i resti in paese.

La consacrazione definitiva del genio dei fratelli Montgolfier si ebbe il 19 settembre 1783, giorno in cui un enorme sferico da loro costruito si innalzava dal cortile del castello di Versailles, alla presenza del Re e di tutta la Corte. Il pallone era magnifico, dipinto in azzurro, con ornamenti in oro, e portava appesa una cesta di vimini contenente un montone, un gallo ed una capra, che furono così i primi esseri viventi a conoscere, se non ad apprezzare, le emozioni del volo.

IL PALLONE DEI FRATELLI MONTGOLFIER, IL 19 SETTEMBRE 1783, A VERSAILLES.

Grandi furono le difficoltà incontrate da Pilâ-

« FLOTTA AEROSTATICA DI DUPUIS-DELCOURT (NOVEMBRE 1824) - APPARECCHIO PER VOLARE DESCRITTO DA RETIF DE LA BRETONNE (1780 C.) - UNA DELLE CURIOSE E SPETTACOLARI « ASCENSIONI EQUESTRI » EFFETTUATE DA TESTU-BRISSY, NEL 1785, A PARIGI.

tre de Rozier per ottenere il permesso dalle competenti autorità, quando espresse il desiderio di partire egli stesso in volo. Finalmente, dopo lunghi dibattiti, il 4 novembre 1783 il suo voto era esaudito, ed egli, accompagnato dal Marchese d'Arlandes, spiccava il volo dal castello della Muette, legando così il suo nome alla storia del progresso umano. Di questa arrischiata impresa, che durò esattamente 21 minuti, ci lasciò un curioso ed umoristico racconto il suo compagno di volo marchese d'Arlandes.

Il viaggio degli arditi aeronauti dimostrò una volta di più che le mongolfiere, come ormai si denominavano i palloni ad aria calda, erano inadatte e pericolose per i lunghi viaggi e per le grandi altezze, e la tecnica si orientò decisa-

SOPRA: AEROSTATO DIRIGIBILE PROGETTATO DAL BARONE SCOTT, NEL 1789 - SOTTO, AI LATI: AEROSTATI USATI IN ALCUNE ESPERIENZE ESEGUITE A BRUXELLES, IL 27 SETTEMBRE 1847 - IN MEZZO: CURIOSO APPARECCHIO PER LA PRODUZIONE DELL'IDROGENO.

mente verso la costruzione di palloni gonfiati con idrogeno.

Fu su uno di questi che Charles, il fisico insigne, illustre pioniere dell'aeronautica, accompagnato da Robert, si innalzò dal giardino delle Tuileries. La sua ascensione durò parecchie ore e i due aeronauti, liberi dalla preoccupazione di attizzare od alimentare il fuoco, poterono dedicarsi ad osservazioni scientifiche, recando poi a terra una preziosa messe di dati, i primi raccolti durante un viaggio aereo.

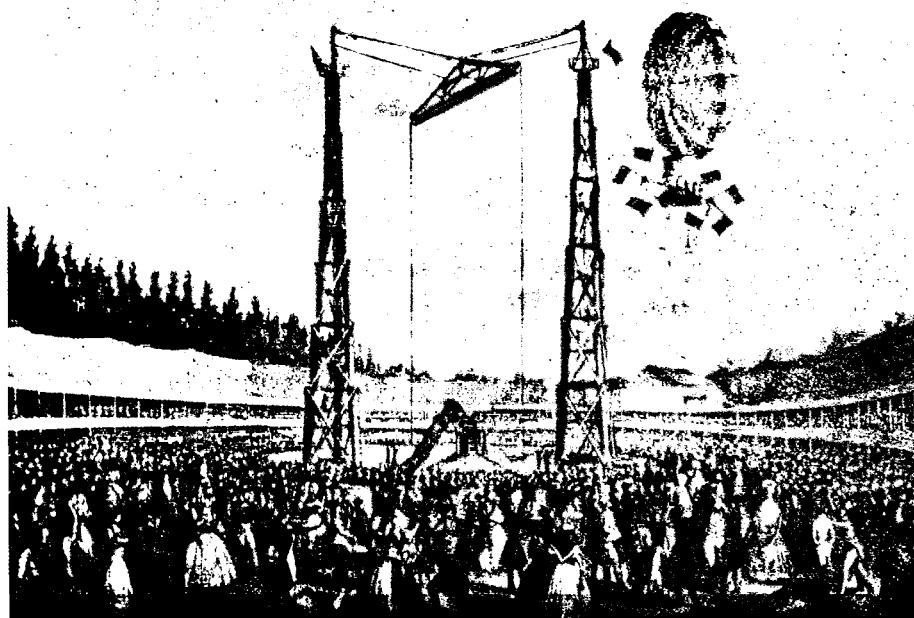
Dopo questi coraggiosi tentativi, che iniziano la conquista dell'aria da parte dell'uomo, è un continuo susseguirsi di invenzioni e di perfezionamenti, per rendere sempre più sicura e feconda la navigazione aerea. La brevità dello spazio non mi concede di oltrepassare i limiti di una modesta cronologia.

Ricorderò, quindi, la tragica morte di Pilâtre de Rozier, la prima vittima umana delle macchine volanti, precipitato da cinquanta metri di altezza per la rottura dell'involucro, mentre stava esperimentando un suo apparecchio combinato ad idrogeno ed aria calda. Egli non ebbe modo di rendersi conto della efficacia del suo sistema, ma è evidente l'enorme pericolo da lui corso tenendo un focolare acceso sotto un pallone gonfio di idrogeno, per quanto focolare e gas potessero essere lontani uno dall'altro. Ricordo che al fisico Charles si deve l'invenzione dell'uso della zavorra, della valvola superiore di scarico e dell'orifizio di appendice per la fuga del gas in eccedenza.

Quasi contemporaneamente il tenente Meusnier, giovane studioso membro dell'Accademia delle Scienze, inventa il palloncino compensatore, per mezzo del quale diventa possibile far salire o scendere il pallone senza sprecare gas.

LA SIGNORA S. BLANCHARD ESEGUE UN FORTUNATO VOLO AEROSTATICO A MILANO, LA SERA DEL 15 AGOSTO 1811.

Mediante questo perfezionamento, il pallone a gas acquista un certo grado di dirigibilità, consentendo la manovra ascendente e discendente, la ricerca di correnti favorevoli alla marcia dell'aerostato in un senso piuttosto che in un altro. Egli espone anche un suo progetto di dirigibile

VOLO DELL' AERONOCCHIERE MUZIO MUZZI ESEGUITO IN BOLOGNA NELL' AUTUNNO DEL 1838.

(Da una litografia del tempo).

« IL FILOSOFO SENZA PRETESA » - MACCHINA AEREA PROGETTATA, NEL 1775, DAL PARIGINO L. DE LA FOLLIE.

azionato da un gruppo di eliche manovrate a mano da una squadra di uomini. La forma del suo dirigibile ad elissoide è identica a quella usata ai nostri tempi.

Robert s'impadronisce dell'idea di Meusnier e costruisce un apparecchio, che avrebbe dovuto mettersi in movimento per mezzo di remi speciali mossi dall'equipaggio. Il 15 marzo 1784 si alza dal parco di Saint-Cloud, in compagnia del Duca di Chartres, ma per difetti gravi di costruzione i due aeronauti rischiano la vita e non possono provare la dirigibilità del loro apparecchio.

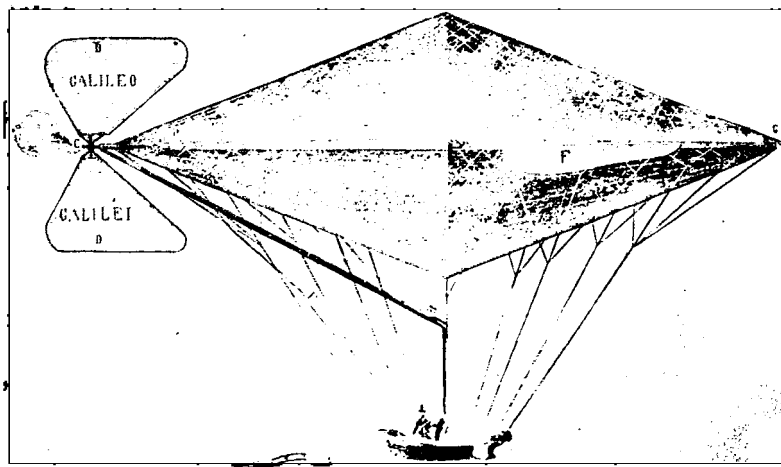
Il 15 gennaio 1785 Blanchard spicca il volo a Douvres, e dopo un'ora scende a Guines, avendo compiuto per la prima volta e senza incidenti la traversata del passo di Calais.

Ed è giusto ricordare ancora un grande aeronauta italiano, il conte Francesco Zambeccari, bolognese, spirito irrequieto ed avventuroso, che tutta la sua vita dedicò allo studio dell'aeronavigazione, e dopo molte ardite ascensioni trovò la morte l'anno 1812, precipitando dal suo apparecchio in fiamme.

A partire dai primi dell'800, le ascensioni aeree diventano un fatto ordinario e consueto: incessanti sono i progressi apportati ai palloni ed imponente il complesso di osservazioni scientifiche compiute durante le ascensioni.

L'aeronautica fu usufruita, fin dai suoi inizî, a scopi di guerra. Dopo approfondite e concludenti esperienze, i commissari della Rivoluzione crearono, nel 1793, la prima compagnia aerostieri, che rese grandi servizi per l'osservazione e la segnalazione dei movimenti del nemico. Il pallone usato per la prima volta nella battaglia di Fleurus dagli aerostieri della Rivoluzione è il degno antenato di quella gloriosa serie di palloni-drago inventati dal Parseval in Germania, che scrissero meravigliose pagine di ardimento nella guerra mondiale.

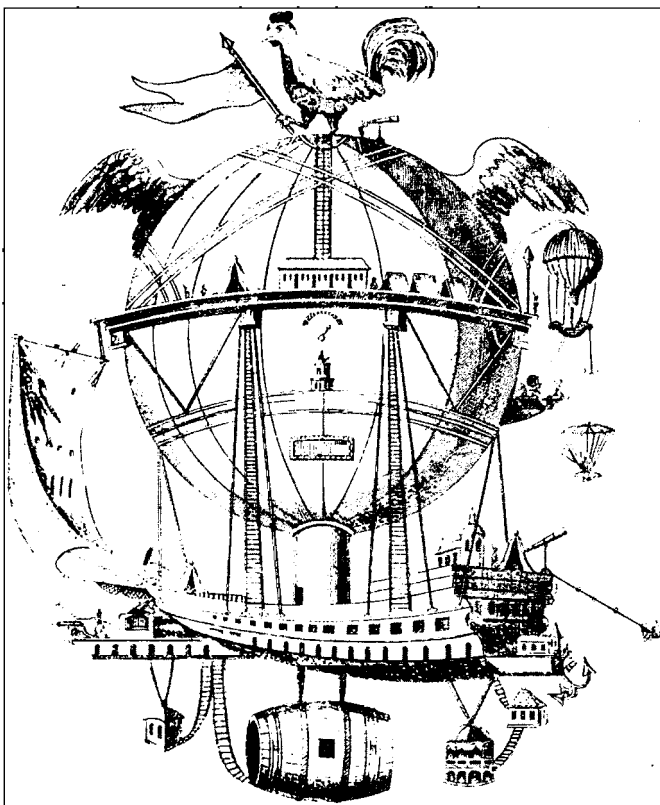
Mezzi aerei furono largamente usati da Napoleone III nella campagna d'Italia e dagli Americani nella guerra di secessione. Durante l'assedio di Parigi, nel 1870-71, i palloni resero grandi servigi agli assediati, permettendo le comunicazioni regolari con la provincia e offrendo il modo a Gambetta di uscire dalla città assediata, per dedicarsi alla organizzazione della resistenza armata nell'interno del paese.

Rapidamente, poi, si diffuse e si perfezionò l'uso del pallone, grazie alle osservazioni scientifiche, avverandosi così quanto aveva scritto Ti-

AEREOSTATO INVIATO DAI BOLOGNESI FABBRI, GUALTIERI E CAMPAGNOLI ALL' ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI PARIGI (1878).

berio Cavallo fin dal 1784: « *Les physiciens qui veulent étudier les grands phénomènes atmosphériques, les vents, les pluies, la foudre, la grêle, apprendront avec quel avantage on les observéra dans les lieux même ou ils se produisent* ».

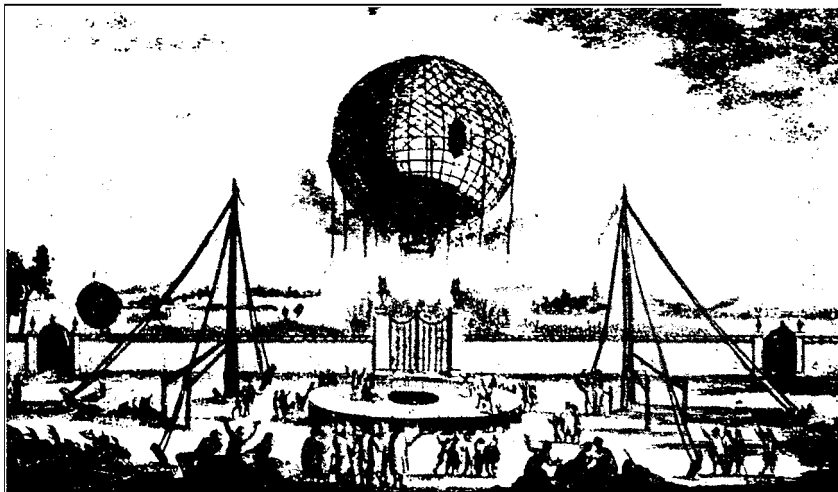
Le prime grandi vittime di questi viaggi aerei, a scopo semplicemente scientifico, furono gli appartenenti all'equipaggio dello « Zenith », sferico costruito per ascensioni ad alta quota dalla Società Francese di Navigazione Aerea. Croce-Spinelli e Sivel, compagni di Gastone Tissandier in questo drammatico viaggio aereo, furono trovati cadaveri nella navicella, senza che il superstite Tissandier potesse spiegare i motivi esatti della loro fine. Si suppone che essi, raggiunta una grande altezza, siano stati intossicati dal gas che usciva dall' appendice dell' involucro. Dopo questa catastrofe, le ascensioni ad alta quota furono riprese, ma con tutte le precauzioni che la conservazione della vita degli aeronauti richiedeva.

Ricordo ancora un' altra gloriosa vittima della scienza. Il sacrificio di Andrée, il quale, partito su uno sferico dalle isole Svalbard il 30 giugno 1897, col preciso intento di sorvolare il Polo Nord, non doveva più ritornare alla base.

Nè va dimenticato il professor Picard e tutti gli altri animosi che, dopo di lui, affrontando rischi non comuni, hanno intrapreso l'esplorazione della stratosfera, nell'intento purissimo di apportare nuovo materiale al patrimonio delle conoscenze umane.

LA « MINERVA », GIGANTESCA E FANTASIOSA NAVE AEREA PROGETTATA DAL CELEBRE AEREONAUTA E PARACADUTISTA FIAMMINGO ROBERTSON NEL 1800 CIRCA.

Le scoperte e le invenzioni in questo campo hanno infatti aperto la via a quella gloriosa e superba conquista, che i dirigibili prima e gli aeroplani poi hanno felicemente conclusa.

CARLO BISCARETTI DI RUFFIA

MONGOLFIERA RIPRODOTTA DAGLI « OPUSCOLI » DI A. GERLI, EDITI NEL 1785 DALLA STAMPERIA REALE (BODONI).

LA LITORANEA LIBICA NEI PRESSI DI EZ-ZÁUIA. (*Fot. M. De-Lucca*)

L'AVVENIRE TURISTICO DELLA LIBIA

La recente escursione dalla Tripolitania alla Cirenaica, organizzata dal Touring, ha offerto la dimostrazione concreta della grande importanza che la nuova arteria imperiale litoranea assume anche ai fini turistici propugnati dal Sodalizio.

Non occorre ripetere qui ciò che abbiamo a suo tempo ampiamente illustrato (1): la imponenza del lavoro richiesto dalla costruzione di una strada tecnicamente moderna in zona del tutto desertica, priva di ogni risorsa; la perfetta efficienza della Litoranea, asfaltata, ampia, sicura, completamente attrezzata, provvista di rifornimenti, case cantoniere, alberghi, segnalazioni, ecc.

Consente la Litoranea di percorrere il margine mediterraneo di tutta la Libia, dal confine tunisino a quello egiziano, e schiude l'accesso all'interno: essa è quindi una delle grandi realizzazioni della politica coloniale fascista, poichè oltre a risolvere radicalmente il problema delle comunicazioni litoranee della vastissima Colonia provvede alle esigenze non solo della difesa e della nostra politica di prestigio internazionale, ma anche al progresso economico della Libia.

Il Touring non dissimula quindi la sua soddisfazione di essere stato il primo a condurre, nello scorso aprile, un manipolo di Italiani lungo la nuova via imperiale e confida di avere efficacemente contribuito ancora una volta a che gli Italiani conoscano ed apprezzino le grandi realizzazioni del Regime sulla quarta sponda, sotto l'impulso animatore del maresciallo Balbo.

Gli escursionisti hanno potuto constatare come in Tripolitania alle meraviglie archeologiche di Leptis Magna e di Sabratha corrispondano le nuove meraviglie di Tripoli, divenuta centro ospitale di vita comoda e civile, e come le sabbie che la circondano siano mutate in poderi floridi e verdeggianti; come in Cirenaica, dal 1933 in poi, presso le importanti e magnifiche rovine di Cirene, di Apollonia, di Tolemaide, di Barce, siano sorti i villaggi Luigi Razza, Beda Littoria, Luigi di Savoia, Giovanni Berta, che vivono la loro vita laboriosa e tranquilla, avvia-

(1) Ved. ne *La Vie d'Italia* del dicembre 1936: « La grande Litoranea libica.

L'ALBERGO DELLE GAZZELLE A ZLITEN. *(Fot. M. De-Lucca)*

ti a un rapido sviluppo agricolo; come la costa di difficile approdo sia stata dotata di porti sicuri; come siano sorti da poveri villaggi indigeni bellissime cittadine, quali Barce, Derna, Tòbruch e, soprattutto, l'accogliente Bengasi.

Ormai la Colonia fiorisce sicura del suo avvenire e le accoglienze indescrivibili, le dimostrazioni di omaggio al Duce hanno rappresentato un meritato tributo di riconoscenza non solo, ma, per la sincera unanime partecipazione dei nativi, una garanzia di sforzi solidali per il progresso pacifico del Paese.

Mirabile e suggestivo, tale da suscitare indimenticabili emozioni e ricordi, è il percorso della Litoranea.

La zona costiera (oltre 300 km.) da Zuara a Misurata è un succedersi continuo di piccoli agglomerati umani, un giorno oasi isolate e disperse, oggi congiunte da una continuità di svariatissime coltivazioni.

Da Misurata a Bengasi (km. 880) tutto è completamente mutato; la strada percorre, costeggiando il mare, il Golfo di Sirte, dove il deserto avanza, con l'ultima propaggine del Sahara, a raggiungere il Mediterraneo! Non un albero su tutto il percorso, salvo qualche solitario gruppo di palme.

Di tanto in tanto il cuore s'apre alla vista di case cantoniere linde e fresche, abitate da famiglie di connazionali, viventi con fede la vita dura, in familiare armonia; e qualche posto militare. Sirte è il centro ospitale che divide il lunghissimo percorso.

Suggestivo e imponente nella sterminata piana brulla spicca l'Arco Trionfale presso le Are dei Fileni, l'opera quadrata e imponente che riesce ad esprimere con l'austera potenza delle sue linee architettoniche il senso stesso delle parole incise nella pietra a presagio del nostro destino: « *Alme sol possis nihil urbe Roma visere majus* ».

Bengasi e la Cirenaica tutta sono una rivelazione: i due gradini dell'altopiano cirenaico, che raggiunge gli 808 metri e strapiomba sul mare, dando luogo a una breve zona litoranea ove sorgono Bengasi, Derna e un tempo sorgevano Apollonia e Tolemaide, sono attraversati dalla strada, lungo la quale si ammirano i verdi boschi ed i pascoli, i campi di grano, i villaggi e le cittadine; e si riflette, camminando, all'avvenire della regione, la quale con le immense rovine di Cirene e di Tolemaide e le tormentate vicende della sua storia remota, attesta le sue ampie possibilità di progresso agrario, mentre il ricordo della lunga recente lotta, troppo poco nota nelle sue eroiche gesta compiute dal nostro Paese per la conquista e la pacificazione della Cirenaica, ammonisce e commuove.

La strada, scendendo dall'altopiano, raggiunge Derna fresca e attraente, poi Tobruch dal magnifico porto naturale. Più oltre, ritorna a percorrere la solitudine desertica sino al confine egiziano. Qui la bella strada s'interrompe. Verrà un giorno completata fino ad Alessandria, che dista soli 500 km.?

In ogni caso, la Litoranea Libica, in attesa che l'Egitto la completi in Litoranea dell'Africa Mediterranea, è assai più che una nostra affermazione di potenza: è un prodigio dell'Italia nuova, un fatto d'importanza mondiale.

Il progresso compiuto nella attrezzatura alberghiera in Libia è fra i più notevoli, e possiamo ben dire che l'albergo libico non ha nulla da invidiare ai francesi di Algeria e del Marocco. Oltre l'*Uaddan* e il *Grand Hôtel,* a Tripoli, è sorto il *Mehari,* un vero gioiello di originalità, di buon gusto, di comodità. Pieno di aria e di luce, costruito tutto sopra un solo piano, prospiciente sul mare, coi cortiletti fioriti di *buganvillie,* acquisterà fra poco un'ulteriore attrattiva col nuovo ristorante a mare.

E non parliamo dell'*Albergo delle Gazzelle* a Zliten, di quello *degli Scavi* a Leptis, del *Berenice* di Bengasi e di quello di Cirene, che uniscono il buon gusto alla praticità. Sono vere case dell'ospitalità, che invitano a sostare, e la loro ubicazione è tale da consentire i più svariati itinerari. A Sirte, in pieno deserto, l'*Albergo Sirte,* dopo l'apertura della Litoranea, è risorto a nuova vita, perchè sosta obbligata del lungo viaggio sulla nuova arteria. A Barce, a Misurata abbiamo egualmente alberghetti di tappa, lindi e ben tenuti. A Derna e a Tòbruch sono in via di ultimazione altri ottimi alberghi. Ora, poi, il problema dell'ospitalità e dell'assistenza turistica sta per essere risolto integralmente lungo tutta la grande strada, mercè le case cantoniere, per ora in numero ancora limitato, ma che aumenteranno in seguito, essendo stato deciso di costruirne altre cinquanta. Il turista vi troverà il pozzo per dissetarsi, il forno per nutrirsi, una cameretta per il riposo, e non vi mancherà l'autorimessa col carburante e la possibilità di far eseguire sommarie riparazioni.

Ma ben altri progressi ha compiuto in pochi anni la nostra Colonia. Infatti, il turista che non dispone di propri mezzi di trasporto trova ormai regolari servizî automobilistici che congiungono quotidianamente Tripoli a Sirte e Bengari a Derna e ad Agedabia, e se vuol fare della navigazione di cabotaggio trova sul mare piccoli porti di rifugio là dove non esisteva che il mare libero. Dalla terra, al mare, al cielo, tutte le vie gli sono assicurate, perchè anche le linee aeree funzionano regolarmente.

Dobbiamo infatti all'aviazione se oggi la Libia ci dà la sensazione di essere un prolungamento della nostra Penisola. Per aviolinea si riceve oggi quotidianamente la posta, la quale contribuisce a togliere quel senso di isolamento nostalgico che si prova lontano dalla Madre Patria, dando

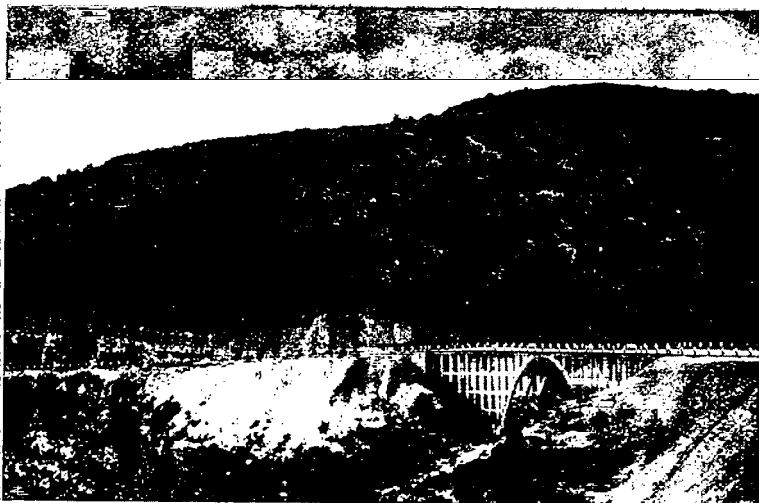
IL MINARETO DI EZ-ZÁUIA. *(Fot. M. De-Lucca)*

alla vita degli affetti e degli affari ogni legittima soddisfazione. I servizî di **aviazione**, con quelli telefonici e radiofonici, costituiscono tale una rete di comunicazioni e di contatti con l'Italia, da far pensare che non esistono più distanze per chi viaggia. In piena Sirte, sui torpedoni, fu dato ai croceristi del Touring di seguire la « Mille Miglia ».

Ma la navigazione, come la ferrovia, non ha con tutto ciò perduto la sua primitiva importanza turistica, per il fascino che sempre esercita un viaggio in mare, e perciò anche questi servizî vennero notevolmente migliorati. Molto, dunque, si è fatto in questi ultimi anni, e molto si continua a fare, e non solo per quanto concerne le comunicazioni. Colpisce, infatti, vedere anche i piccoli paesi tutti imbiancati, lindi, fioriti nelle case e nelle strade, e la popolazione araba, cordiale e accogliente, parlare correntemente la nostra lingua e far mostra di un certo senso di proprietà nella persona.

La Libia è ormai organizzata per un grande immancabile avvenire turistico, e già se ne scorgono i sintomi con l'apertura delle nuove strade, percorse da automobili private e torpedoni (abbiamo sperimentato un autoveicolo-cucina, capace di servire duecento colazioni nel deserto) provenienti dall'Egitto e dalla Tunisia.

E' da augurarsi che l'invito a conoscere la quarta sponda possa essere largamente raccolto dagli automobilisti nostri, ed a questo proposito facciamo voti che, nei limiti del possibile, si possa presto giungere a facilitazioni tariffarie di navigazione per il trasporto delle vetture, in modo da spronare gli Italiani a percorrere la Libia anche con la propria automobile.

CARLO BONARDI

IL PONTE DELLA LITORANEA SULL'UADI EL-CUF. *(Fot. M. De-Lucca)*

L'AUTO-RISTORANTE IN SOSTA A SABRATHA. *(Fot. M. De-Lucca)*

UNA DELLE CASE CANTONIERE DELLA LITORANEA. *(Fot. M. De-Lucca)*

IL TIRO A VOLO

Il Tiro a Volo è uno sport che incontra sempre più meritata fortuna e ha attirato anche di recente l'attenzione generale, avendo procurato all'Italia nuovi allori con la vittoria riportata da un nostro connazionale nel campionato mondiale.

E' considerato a buon diritto come il tiro di guerra per eccellenza. Nessun altro esercizio sportivo, infatti, richiede maggior prontezza, decisione, sangue freddo, occhio infallibile, pugno saldissimo, nè presenta maggiori possibilità di sorprese. Tutto ciò spiega perchè è praticato e tenuto in grande considerazione da due fondamentali istituzioni del Regime: il Dopolavoro e la Milizia, la quale ultima vede nel Tiro a Volo una eccellente scuola per la preparazione di scelti « cecchini ». Esso incontra pure molta fortuna nelle masse giovanili.

Anche questo sport si è affermato, prima che in altri paesi, nel paese dove è nata la stessa parola *sport*: in Inghilterra. Vi dominò incontrastato per tutta la seconda metà del secolo scorso.

Questa egemonia è stata, però, man mano scossa dall'entrata in lizza di altri concorrenti, specialmente italiani, francesi, svizzeri e belgi, sino a che i tiratori britannici han dovuto cedere ai nuovi arrivati i primi posti nelle competizioni internazionali.

Particolarmente rapido e felice è stato, anche in questo campo, il progresso dei tiratori italiani. Presso di noi la prima società di Tiro a Volo sorse a Milano, nel 1872, sotto augusti auspicî. Ne facevano parte membri delle più cospicue famiglie dell'aristocrazia, non solo di Milano, ma anche di altre città dell'alta Italia.

Ben presto l'esempio ambrosiano fu seguito nelle altre parti della Penisola. E così, associazioni di tiratori — oggi si dice di « tiravolisti » — sorsero a Genova, San Remo, Salsomaggiore, Firenze, Montecatini, ecc., con lo scopo di creare campi di tiro, ove i soci potessero addestrarsi, e di organizzare riunioni di tiratori agonisti.

Queste varie associazioni fanno ora capo alla Federazione Italiana di Tiro a Volo (F. I. T. A. V.), sorta nel 1926, con sede a Roma. Essa è inquadrata, a sua volta, nel Comitato Olimpionico Nazionale Italiano (C. O. N. I.), ed ha per iscopo la regolamentazione, la disciplina e la propaganda del tiro a volo nel Regno, nei possedimenti, nell'Impero e nelle Colonie.

Non solo, ma, grazie ad appositi accordi, collaborano strettamente con la Federazione anche

le due grandi istituzioni che, come abbiamo accennato, coltivano il Tiro a Volo per i suoi aspetti particolarmente rispondenti a finalità nazionali. L'ultimo campionato nazionale della Milizia — l'ottavo — si è svolto, con risultati brillantissimi, nello scorso ottobre, a preludio, quasi, del campionato mondiale. E al Dopolavoro è affidato l'incarico di organizzare e disciplinare la categoria «allievi», i quali, quando, alla fine delle gare, risultano campioni provinciali, vengono iscritti nelle liste federali.

Il Tiro a Volo interessa fino a riuscire appassionante, tanto per gli attori, quanto per gli spettatori. Specialmente se il bersaglio è vivente, come il piccione — il «volatile estroso» —, anzichè inanimato, come il piattello, detto anche «piccione d'argilla», piccolo disco assai fragile, che viene lanciato in aria da un apposito meccanismo.

Di solito, il campo di tiro, in zona pianeggiante, è recinto da una rete metallica alta da m. 0,50 a m. 0,60 ed equidistante dalle cassette, in cui, volta a volta, vengono rinchiusi i piccioni, uno per ciascuna. Le cassette, in numero di cinque, ad eguale distanza (m. 5) l'una dall'altra e visibilmente numerate, sono disposte secondo un arco di circolo, avente per raggio la distanza dalla pedana. Questa distanza può variare (nel campionato era di m. 27). La distanza tra la rete e le cassette è di m. 15; quella dalle cassette al limite della pedana di m. 31.

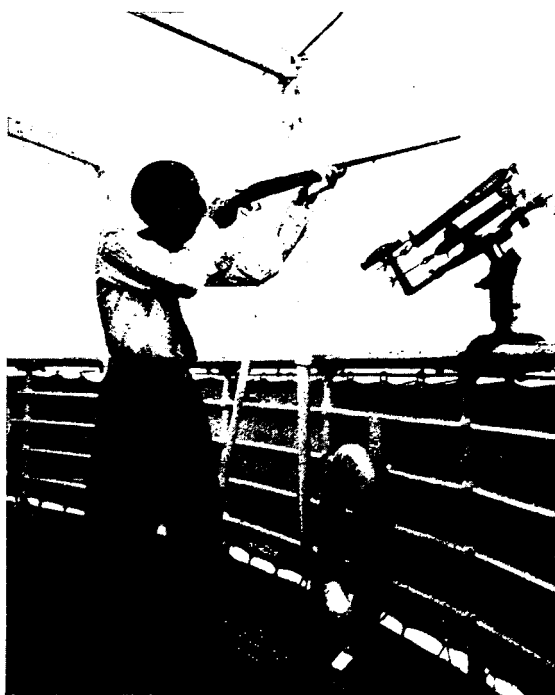
Le cassette sono messe in azione da un meccanismo, elettrico o a mano. In ogni caso, spetta alla sorte, provocata per mezzo di un congegno automatico o elettrico, decidere quale delle cinque cassette debba aprirsi.

S. A. R. IL DUCA DI SPOLETO SI ESERCITA AL TIRO AL PIATTELLO.

Appena il tiratore sia in pedana, a voce alta

GARE DELLA MILIZIA: A SINISTRA LA GABBIA CONTENENTE I PICCIONI. *(Fot. Comando Gen. della M. V. S. N.)*

A BORDO DEL « CONTE DI SAVOIA »: SIGNORINE CHE SI ESERCITANO AL TIRO A VOLO CON LA GUIDA DI S. A. R. IL DUCA DI SPOLETO.

TIRO A VOLO A BORDO DI UN MODERNO NOSTRO TRANSATLANTICO.

deve pronunciare la parola « pronto », e, dopo la parola corrispondente pronunciata dall' addetto allo scatto della macchina, dare il « via ». Nel caso che, per qualche impedimento, dopo il « pronto » non potesse effettuare il tiro, deve dare il segnale « al tempo » e ricominciare da capo.

Apertasi la cassetta, il piccione ne esce, sia per istintivo impulso, sia perchè sospinto dalla pressione esercitata dal fondo della cassetta stessa, che automaticamente si solleva. Due colpi d'ala — due attimi — bastano perchè il volatile giunga al di là della rete (abbiamo visto che la distanza fra questa e la cassetta è di m. 15). Di questi due attimi il tiratore deve profittare per abbattere il fuggitivo. Perchè il volatile sia « buono » — come si dice nel gergo speciale — deve cadere ed essere raccolto entro il recinto. Se cadesse fuori o venisse a cadere dentro, dopo averne oltrepassato il limite segnato dalla rete, è considerato « zero ».

Ma torniamo al tiratore, che abbiamo lasciato sulla pedana. Egli spiana il fucile e lo volge in quel senso che crede di scegliere: per lo più, tiene il fucile rivolto al centro del semicerchio in cui sono disposte le cassette. Nel volgere di

UN CAMPIONE DOPOLAVORISTA NEL MOMENTO CULMINANTE DELLA GARA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

quei pochissimi attimi, deve vedere quale è la cassetta che si è aperta, spostare verso di essa il fucile, mirare, sparare e... centrare. Dispone di due colpi. Il primo dev'essere sparato sempre a volo: se sparato in terra è considerato nullo e dev'essere ripetuto. Solo dopo abbattuto il volatile col primo colpo, può tirargli il secondo a terra. Se il piccione non prende subito il volo, il tiratore può rifiutarlo. La ragione ne è chiara: la tensione in cui il tiratore si trova è tale che un'attesa, anche minima, può fiaccarla.

Il vincitore del recente campionato mondiale — l'italiano Adriano Giardi — collocò 30 colpi su 31: il barone de Goldschmidt, vincitore della « Coppa del Duce », fulminò 31 piccioni su 31.

Nei 15 giorni delle gare cui ci siamo riferiti si è calcolato che furono sparate complessivamente 18 mila cartucce e impiegati 9 mila piccioni. Dei quali solo 1.560 riuscirono a varcare il limite della salvezza, cioè la rete. Ma lasciamo stare i piccioni: i bravi pennuti, in questa faccenda, potrebbero trovare qualcosa da ridire...

OTTORINO CERQUIGLINI

GARA DELLA MILIZIA V. S. N.: TIRATORE IN ATTO DI SPARARE.

PANORAMA DI CARLOFORTE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

UNA COLONIA GENOVESE IN SARDEGNA

CARLOFORTE

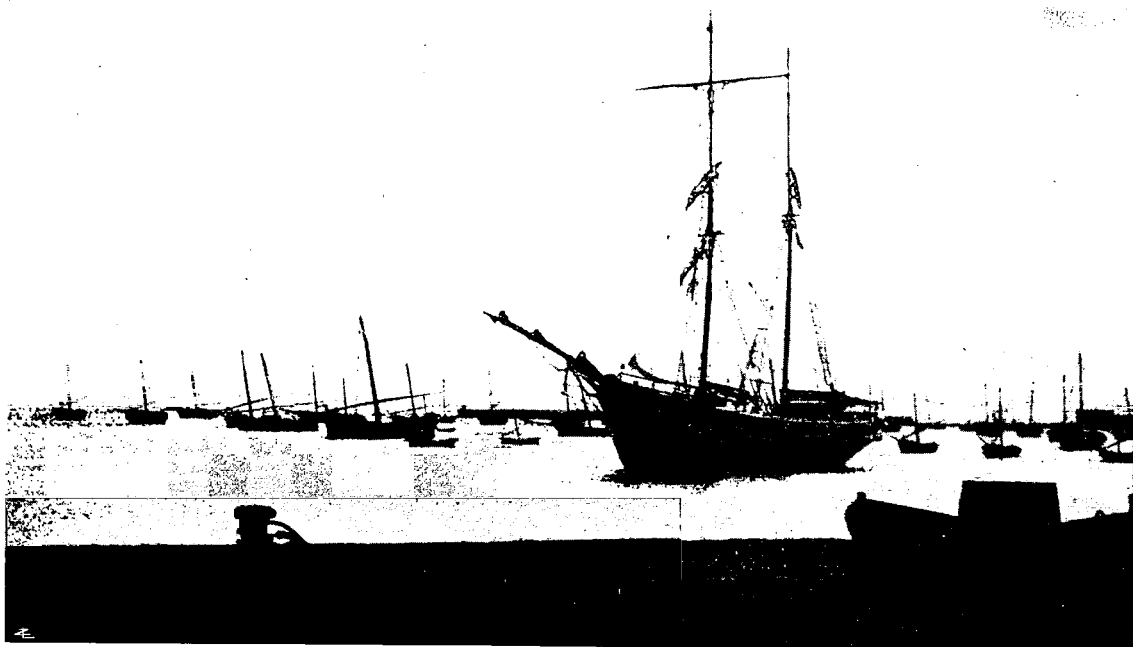
Il viaggiatore continentale, e specialmente ligure, che, visitando la Sardegna, sbarca a Carloforte, nell'isoletta di San Pietro, distante appena 5 miglia dalla Sardegna, rimane gradevolmente sorpreso di trovarsi in mezzo ad una popolazione dall'aspetto, dai costumi e sopratutto dal parlare prettamente liguri.

Nasce, quindi, spontaneo il desiderio di conoscere come, quando e per quali strane vicende questa gente sia capitata su questo scoglio di trachite, dall'apparenza sterile e senza risorse, e sia riuscito ad acclimatarvisi e a prosperare.

Ma non per nulla sono discendenti da quella forte e tenace stirpe, cui ben s'addice il virgiliano: « *assueti malo Ligures* », ossia rotti ad ogni avversità.

L'origine di questa Colonia Sarda non è relativamente molto antica, poichè i primi coloni vi sbarcarono precisamente nell'anno 1738, in numero di 500 circa; ma ben più antico è invece il loro distacco dalla madre patria. Essi, infatti, non venivano già direttamente dalla Liguria, ma bensì da un'altra isoletta del Mediterraneo meridionale, da *Tabarca,* sulla costa tunisina, presso Biserta, dove i loro antenati erano emigrati verso il 1545, partendo dalla Liguria e più precisamente da Pegli. Ed è perciò anche più meraviglioso il constatare come i Tabarchini (così ancora si chiamano), pur vivendo da secoli lontani dalla patria, a contatto con altri popoli da loro così diversi, quali i Turchi, gli Arabi e i Sardi, abbiano potuto con tanta tenacia conservare perfettamente integri i caratteri tecnici del paese d'origine.

Verso il 1540, l'Imperatore Carlo V, preoccupato per i gravissimi danni cagionati alle coste d'Italia e di Spagna dalle continue incursioni dei pirati barbareschi, capitanati dal famoso corsaro « Dragut », detto il « Terrore del Mediterraneo », dava incarico al suo Grande Ammiraglio Andrea Doria di dargli la caccia. Il Doria divise la sua flotta in diverse squadre, assegnando ad ognuna una zona del Mediterraneo da sorvegliare. La Sardegna, la Corsica e le altre isole del Tirreno assegnò a suo nipote Giannettino Doria, con 14 galee genovesi, in unione al Conte dell'Anguillare, romano, al comando di 7 galee pontificie; ed appunto a questa squadra toccò in sorte la fortuna di catturare il terribile pirata.

Stavano essi veleggiando nel Tirreno, quando seppero da una barca di Capraia che Dragut aveva doppiato con 11 vele il Capo Corso ed era entrato nella deserta Cala della Girolata, che è appunto ad ovest della Corsica, quasi a metà della

BARCHE CARLOFORTINE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

costa. Subito Giannettino decide di recarsi a sorprenderlo; e giunto il mattino del 2 giugno 1540 all'imboccatura del golfo, si pose in agguato con le navi maggiori in luogo nascosto, a ridosso della Punta della Scandola, col vento in favore, e mandò suo cugino Giorgio Doria, con 6 piccoli legni, a provocare i corsari, che stavano all'àncora vicino a terra, intenti a gavazzare e a dividersi le prede d'oro, di merci e di schiavi, com'era lor costume. Non appena Dragut li ebbe veduti, salpò le ancore e mosse ad inseguirli, mentre essi, fingendo di fuggire, lo traevano nell'agguato tesogli dal Doria, e tanto bene Dragut vi incolse, che ne rimase prigione con tutte le sue navi.

Il 22 dello stesso mese, Giannettino entrava trionfalmente nel porto di Genova coi 9 legni catturati, 1200 schiavi cristiani liberati dal remo, altrettanti Turchi prigionieri, e il terribile Dragut, col suo aiutante Mamì alla catena.

Grandi feste si fecero in Genova e in tutto il litorale per questa cattura, che a ragione pareva aver liberato il Mediterraneo da perenni minacce e sciagure, e che era anche una parziale rivincita della sconfitta dell'Armata cristiana avvenuta due anni prima (nel 1538) a Prevesa, dove Dragut comandava l'avanguardia dell'Armata turchesca, agli ordini di quell' altro più grande pirata che era Keir-ed-Din Barbarossa, Grande Ammiraglio del Sultano.

Appunto per intercessione di quest'ultimo, che tanto teneva alla liberazione del suo Luogotenente, e purtroppo, per disgrazia di Genova e di tutta la cristianità, la sua prigionia nel Palazzo Doria a Fassolo non durò che 4 anni circa. Infatti, nel 1544 Andrea Doria, chi dice per danaro, chi per intercessione della moglie Peretta, che il ribaldo era riuscito a commuovere, e chi infine per altre ragioni politiche, si decise a liberarlo, dietro pagamento del prezzo del riscatto offerto dal Barbarossa nella somma di 3500 ducati d'oro.

Senonchè, il pirata pare non avesse pronta tale somma, e allora cercò, come oggi si direbbe, un « finanziatore » dell'operazione, e finalmente lo trovò nei Marchesi Lomellini, allora già molto ricchi, i quali, da buoni Genovesi, avevano intravisto nel riscatto un ottimo affare. Infatti, ottennero, a mezzo suo, in premio della riacquistata libertà, la concessione perpetua dell'isola di Tabarca e del diritto esclusivo di pesca del corallo e dei pesci nel mare circostante.

Cominciarono, adunque, i Lomellini a mandare a Tabarca i proprii dipendenti e coloni, quasi tutti di Pegli, di cui potevano dirsi allora veramente i padroni, possedendone quasi tutto il territorio. Cosicchè in breve gli affari prosperarono grandemente, e così continuarono fin verso la fine del Secolo XVII, apportando ai Lomellini immense ricchezze che poi andarono in gran parte disperse, ma di cui per fortuna rimangono in Liguria superbe vestigia nel campo dell'arte e della beneficenza.

Sono, infatti, dovute alla munificenza dei Lomellini di Tabarca le splendide decorazioni d'oro, di marmi e d'affreschi, che rendono veramente magnifica la Chiesa della Nunziata in Genova

GENOVA - CHIESA DELLA SS. ANNUNZIATA. *(Fot. A. Noack)*

e il Palazzo già della Famiglia, in Piazza Corridoni (ora Sede del Fascio), dove il genio di Domenico Fiasella, detto il Sarzana, potè esplicare tutto il suo splendore e la sua fantasiosità in grandiosi affreschi.

Ma purtroppo la grande prosperità dello stabilimento genovese a Tabarca non tardò a suscitare l'invidia e la cupidigia dei Francesi stabiliti al Bastion di Francia, altra stazione di pesca sulla costa africana, i quali nel 1633 tentarono, con improvviso colpo di mano, d'impadronirsi dell'isola, ma senza riuscirvi, grazie alla fedeltà e bravura dei suoi difensori.

Continuarono, però, i Francesi a molestare in tutti i modi i pescatori tabarchini, e furono non ultima causa della loro rovina, suscitando contestazioni col Bey di Tunisi, che fornirono a quest'ultimo il pretesto di impadronirsi con la violenza dell'isola.

Infatti, nel 1738, come già abbiamo accennato in principio, 500 abitanti, visto il continuo peggiorare delle condizioni della fattoria e il soverchio accrescimento della popolazione, che non poteva più vivere in sì piccolo spazio, abbandonarono Tabarca, per trasferirsi nell'isola di San Pietro.

Tre anni dopo, ossia nel 1741, il Bey di Tunisi, Alì Pascià, saputo che i Lomellini stavano trattando con la Compagnia Francese d'Africa, per cedere ad essa lo stabilimento di Tabarca, mandò improvvisamente 8 galeotte alla volta dell'isola e un corpo di truppe dalla parte di terra, ossia 3000 uomini in tutto, i quali, mentre gli uomini validi stavano corallando in alto mare, a tradimento e di sorpresa se ne impadronirono. Smantellarono le fortificazioni, distrussero i magazzini, la Chiesa e le case e trassero in catene ben 900 Tabarchini a Tunisi, dove rimasero schiavi per circa 10 anni.

Così ebbe fine, per violenza di barbari, la colonia di Tabarca, che in ben due secoli di lavoro e di lotte aveva tenuto alto e rispettato in Africa il nome di Genova.

Ma non ebbe fine la forte stirpe ligure dei Tabarchini, i quali, ricchi se non di danaro, di indomite energie, cacciati dall'Africa, si trasferirono in Sardegna, dove, malgrado le difficoltà della natura, e le rinnovate persecuzioni dei barbareschi, riuscirono a fondare nella deserta isola di San Pietro una nuova colonia, non meno prospera di quella abbandonata, e alla quale arride ancora un più lieto avvenire.

Regnava allora sulla Sardegna, che da appena 18 anni, pel Trattato di Londra del 1720, era passata sotto il dominio di Casa Savoia, Carlo Emanuele III, il quale, primo fra i re di sua Casa, mostrò di interessarsi vivamente della colonizzazione della Sardegna. Perciò egli accolse

subito con favore la domanda dei Tabarchini di stabilirsi nell'isola di San Pietro, allora completamente disabitata, e diede incarico al suo Vicerè, Marchese di Rivarolo, di condurre le trattative col loro delegato, a nome Agostino Tagliafico, che erasi recato espressamente a Torino e a Cagliari. (Pare fosse il solo fra essi che sapesse discretamente leggere e scrivere).

Questi, recatosi nell'isola, ne faceva una descrizione assai interessante a leggersi oggi, nella quale designava, come località più adatta per erigervi l'abitato quella appunto in cui ora sorge la graziosa cittadina; e per incarico del Vicerè compilava un progetto relativo alla nuova colonia, progetto che nel 1736 otteneva la sanzione reale.

Ma, non volendo il Governo piemontese assumersi direttamente tutti gli oneri dell'impianto della nuova colonia, pensò di ricorrere al sisistema della «*infeudazione*»; ossia di concedere l'isola in dominio feudale, col titolo e con la dignità di Duca e con tutti i diritti inerenti — e specialmente quello di pesca nei mari circostanti — a quella persona di nobile casato che si fosse assunta le maggiori spese per il popolamento dell'isola, restando solo a carico del Governo l'obbligo di trasportarvi i Tabarchini e di difenderli.

Il nuovo feudatario non tardò a trovarsi nella persona del Marchese della Guardia, don Bernardino Genoves, ricco signore d'origine trapanese, che assunse il titolo di Duca di San Pietro e Carloforte. Questi sottoscrisse, con l'Intendente generale in rappresentanza del Governo, e con Agostino Tagliafico rappresentante dei Tabarchini, l'atto di fondazione in data 17 ottobre 1737, a rogito del notaio Giuseppe Manca di Cagliari.

Nella prima parte di questo contratto si fissavano tutti gli obblighi rispettivi del Governo e del Duca, e si stabiliva che al nuovo paese si sarebbe dato il nome di *Carloforte*, «a maggior gloria e a perpetua memoria del nome augustissimo di S. M.». Nella seconda, poi, si concordavano col Tagliafico i patti e le franchigie dei Coloni.

ANDREA DORIA. *(Fot. A. Noack)*

GENOVA - GIARDINO DEL PALAZZO DORIA. *(Fot. A. Noack)*

Stabiliti così tutti i preliminari, compievasi il tragitto da Tabarca a Cagliari dei nuovi coloni. Il Manno, nella sua storia di Sardegna, così ne descrive l'arrivo: «Paravasi allora innanzi agli occhi del vicerè e degli abitanti della Capitale, uno spettacolo assai gradevole nello scendere dei novelli Coloni sul lido. Uomini di fiorita gioventù e di robusta salute: corporatura di faticanti: bell'aria di volto e forme aggraziate nelle femmine; palesi i segni di lieta fecondità; abbondanti provvigioni di vestimenta e masserizie; arredi per la pescagione e strumenti per la coltura della terra. Talchè di leggieri

CARLOFORTE - CANALE DELLE SALINE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

CARLOFORTE - LE SALINE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

si conosceva non esser eglino profughi dalla terra patria, cacciatine dall'ozio o dalla miseria; ma spinti dall'industria a ricercare positura tranquilla, lungi dall'abitazione dei barbari. Faceasi tosto loro da ogni ordine di persone giuliva accoglienza. Il pio Arcivescovo li presentava di un donativo. Il vicerè faceva distribuire ad essi le tele delle antiche trabacche della guerra di Sicilia, acciò, giungendo nella loro isola, ne tendessero padiglione per istarvi sotto al coperto, nel mentre che si andava a compiere la fabbrica delle abitazioni ».

Questa lusinghiera descrizione del massimo storico sardo potrebbe ripetersi oggi, tanto quella forte popolazione ha conservato immutata, alla distanza di quasi due secoli, la propria fisionomia fisica e morale. Anche i loro cognomi erano e si conservano prettamente liguri.

Il 20 agosto 1738 eleggevasi il primo Consiglio Comunale, con G. B. Segni Sindaco, e il 6 ottobre successivo procedevasi per sorteggio alla prima assegnazione di terreni in 118 lotti, quante erano le famiglie cui dovevano essere assegnati.

« E da quel giorno », scrive T. Bruna nei suoi appunti storici (*I Pegliesi di Tabarca e la Colonia di Carloforte*), « incominciò la colonizzazione. L'arido e deserto scoglio è dissodato palmo a palmo, le rocce divelte con la polvere, la terra vegetale portata a spalla. Ogni zolla riceve una semente, una vite, un albero; qualcosa, insomma, da alimentare. Su ciascun podere si fabbrica una casa. Superati i primi momenti di scoraggiamento, le braccia e la tenacia dei Liguri fanno il resto. Poi si volgono al mare, al ricco mare che li circonda, e ne traggono ricchezze con la pesca del corallo e dei pesci, con l'impianto di tonnare, con le saline; gran parte del suolo si copre di abitazioni e la rada di piccole navi da pesca e da cabotaggio. La tenacia e il sudore dànno i promessi frutti e comincia il benessere. L'isola si trasforma, e l'accampamento diventa paese ».

Donde si vede che il successo delle colonie, più che dalla qualità del suolo, dipende da quella dei coloni e dalla energica volontà che anima le braccia al fecondo lavoro!

La popolazione di Carloforte, che andava così naturalmente prosperando, venne poi ad essere molto aumentata in seguito alla liberazione dei 900 Tabarchini fatti schiavi dal Bey di Tunisi, come dianzi accennammo, i quali, tra il 1750 e il 1755, raggiunsero quasi tutti i loro compaesani nella nuova e ospitale colonia.

Lunghe e penose furono le trattative per ottenerne dal Bey la liberazione, come lunga e penosa ne era stata la schiavitù. Carlo Emanuele III aveva dato incarico di condurre le relative pratiche ad un Capitano della R. Marina Sarda a nome Giovanni Porcile, il quale, dopo lunghe e difficili discussioni col Bey, che domandava prima 50 mila zecchini pel riscatto, riuscì infine a concludere un patto, in forza del quale si stabiliva che per ogni schiavo di Tabarca si darebbero in cambio due schiavi maomettani.

Molto si avvantaggiò la Colonia di questa nuova immigrazione d'altre genti della stessa forte stirpe, e da allora può dirsi che incominci la sua vera floridezza e il suo crescente sviluppo.

A ricordare quest'atto di

Carlo Emanuele — non solo altamente umanitario, ma altresì fecondo di utilissimi risultati per la prosperità della popolazione — e le numerose franchigie che loro aveva concesso, vollero i Carolini che sorgesse un monumento marmoreo al Re liberatore. Venne, infatti, inaugurato con grandi feste nel 1786 questo monumento, che consiste nella statua del Re in costume romano, sovra un alto piedestallo quadrangolare, avente ai piedi un uomo e una donna in atto di ringraziare per la riacquistata libertà. In due epigrafi latine sono ricordate sul basamento la fondazione della colonia e la liberazione dei Tabarchini dalla schiavitù.

La statua manca di un braccio, che si ruppe quando, durante la breve invasione dei Francesi in Sardegna nel 1793, essa venne sotterrata per salvarla dai vandalismi iconoclasti di quel tempo.

Non è certo un capolavoro, ma chi giunge sulla piazza in riva al mare, dove il monumento sorge, avendo in mente le straordinarie vicissitudini di questa tenacissima gente e il provvido atto del sovrano che la sottrasse alle persecuzioni sterminatrici dei barbareschi, offrendole asilo in quest'isola, riceve dalla statua mutilata un'impressione profonda e suggestiva.

Ma ben più grave sciagura attendeva, 5 anni più tardi, (1798), i poveri Tabarchini, per una nuova, terribile incursione di pirati barbareschi, che ancora una volta, (per fortuna fu l'ultima), li trassero schiavi a Tunisi.

Nella notte del 2 Settembre 1798, diverse navi tunisine, al comando di un ex-marinaio rinnegato di Capraia, che voleva vendicarsi della moglie infedele nativa di Carloforte, giunsero nella rada, e devastato il paese, trassero prigioni circa 1000 abitanti.

BARCHE TABARCHINE DA PESCA E DA TRASPORTO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

VELE CAROLINE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

Lunghe e faticose furono anche questa volta le trattative per la liberazione; ma finalmente si conclusero nel 1799, anche con l'intervento del Primo Console Bonaparte, mediante il pagamento di forti somme e col solito scambio di schiavi maomettani.

A questo fatto allude il D'Annunzio nella *Canzone dei Trofei,* là dove dice, accennando a Nicolò Grasso, marinaio scelto di Carloforte, morto eroicamente combattendo in Libia:

> Egli ha per buon compagno,
> . . . . o Carloforte,
> che il ferro e il fuoco sai del predatore
> e la sferza e la stanga e le ritorte,
> un de' tuoi figli che nel suo furore
> se ne sovvenne e, per i mille schiavi
> di quel Settembre, ebbe di mille il cuore.

Oggi Carloforte, con le numerosissime casette dai colori vivaci che popolano le campagne circostanti, appare all'occhio meravigliato del viaggiatore, che la scorge venendo dalla costa sarda, come un vero lembo ridente di Liguria trapiantato in Sardegna. Conta circa 10.000 abitanti, quasi tutti marinai e pescatori, e contemporaneamente anche agricoltori: simpatica caratteristica dei Tabarchini questa, che notiamo soltanto in molti paesi della Riviera Ligure.

GIUSEPPE MORGAVI

Il mondo, secondo l'espressione corrente, si è fatto piccino. Lo spazio ha perduto di valore, come tutto ciò che si possiede troppo facilmente. E il tempo, per necessaria correlazione, ha ingigantito il valore proprio: la distruzione delle distanze presuppone la tesorizzazione del tempo. Quando il paese vicino rappresentava un altro mondo pressochè sconosciuto e privo praticamente di contatti col resto del mondo, poco importava che vivesse a modo suo, con l'organizzazione civile di suo gusto. Ma avviandosi a considerare l'intera pallottola terrestre come dimora di ciascuno e di tutti, l'uomo ha preteso, e più pretenderà, di standardizzare secondo i gusti medî le principali manifestazioni della civiltà. Così ha spinto le sue ferrovie, le sue linee aeree, i suoi grandi alberghi, il servizio postelegrafonico, la sua cultura, i romanzi gialli, le trasmittenti radio, lo stile novecento ed altre calamità in ogni angolo della Terra, per potersi dovunque trovare a suo agio — compatibilmente con le superstiti barriere politiche. Il cammelliere del Sahara lascia la moglie a gestire il distributore di benzina, e non v'è cupola di pagoda in Estremo Oriente che non abbia il suo ascensore e la cassetta per le mancie. A bisogni nuovi e comuni, rimedi nuovi e comuni.

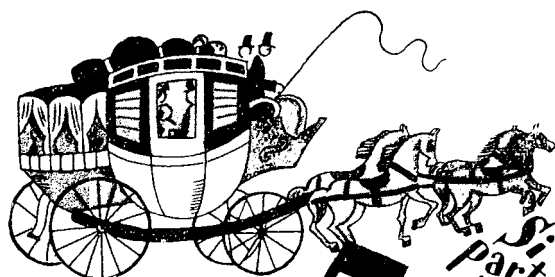
Ma il socio indissolubile e reciproco dei rapporti spaziali — il Tempo — è rimasto da lunghi secoli immutato. Lo si è sfruttato coll'incremento della velocità in tutti i rapporti civili, ma non si è sinora trovato... il tempo per uniformarne le sole manifestazioni che lo rendono accessibile ai nostri sensi: il sistema di misura. Il tempo astratto dei filosofi, dicono i filosofi stessi che non esista; e la diceria può meritar fede. Ma esistono — e questi soltanto contano — calendari e orologi, che magari si arrabatteranno, poveri illusi, a misurare e disciplinare una cosa che non esiste, ma senza di che piomberemmo nel caos.

Come disimpegnano il loro compito questi preziosi ausiliari dell'uomo in genere e del turista (nel senso più lato dell'espressione) in ispecie? Alla moda, come tutti sanno, di papa Gregorio VII, il grande riformatore. Esiste, cioè, un calendario, a vero dire assai capriccioso, lunatico e arbitrario, adottato dalla maggioranza dei paesi civili, ma non da tutti, e non dovunque d'accordo con le date, che spezza l'anno astronomico in una serie di mesi, di settimane e di giorni. Serie frazionaria, perchè la Terra, quando si diede

... HA SPINTO LE SUE FERROVIE, LE SUE LINEE AEREE... IN OGNI ANGOLO DELLA TERRA...

a far la trottola, non prese la semplicissima precauzione di sincronizzare rotazioni e rivoluzione secondo numeri interi, possibilmente decimali; e artificiosamente complicato ancora dall'ineguale durata dei mesi, dalla errata denominazione numerica degli ultimi quattro di essi, dalla suddivisione in settimane, che non sono sottomultiple nè del mese nè dell'anno, cosicchè cambiano ogni mese la loro corrispondenza con la data, e dal fatto infine che, per la benedetta ragione della rotondità della Terra e della sua abitudine di girare, neppure secondo questo grossolano calendario la data è simultanea in tutto il mondo, ma varia di un giorno in relazione coi meridiani.

... L' ORARIO : INGEGNOSA COSTRUZIONE, OTTIMA AL TEMPO DELLE DILIGENZE ..

E accanto al calendario, esiste l'orario: ingegnosa costruzione, ottima al tempo delle diligenze e quando la rapidità dei mezzi di locomozione era infima e inapprezzabile, rispetto alla velocità di rotazione terrestre, cioè al moto apparente del sole. Ma ridicolmente « provinciale » quest'oggi che i termini si sono invertiti, e la velocità della Terra nel portare i singoli suoi punti, un dopo l'altro, a perpendicolo sotto il sole del mezzogiorno locale, è divenuta irrisoria in confronto alla velocità (così alta da coincidere praticamente con l'istantaneità) delle comunicazioni telegrafiche, telefoniche e radio, sulle quali è basata la massima parte dei rapporti sociali a distanza. E non più altissima, questa rotazione terrestre, neppure nei confronti della nostra traslazione materiale coi più veloci mezzi di trasporto: alle latitudini di Londra, Oslo e Leningrado non passerà gran tempo che un velivolo, volando in senso contrario al moto della Terra, con velocità pari a quella periferica del pianeta che gli scorre di sotto, potrà « fermare il sole » e rimanere in un perpetuo mezzogiorno, atterrando dopo 24 ore nella località di partenza.

... POTRA' « FERMARE IL SOLE » E RIMANERE IN UN PERPETUO MEZZOGIORNO...

Occorre, dunque, una dose considerevole di ottimismo e di buona volontà per dichiararci soddisfatti di un sistema di fusi orari, che dividendo la faccia della Terra in 24 spicchi, assegna ad ognuno un'ora diversa, misurata sullo scoccare del mezzogiorno astronomico locale, come se questo sensazionale avvenimento dovesse commuovere l'umanità, o se ognuno dei 24 spicchi formasse un mondo a sè! L'incaglio che il sistema apporta, con questo disaccordo tra la simultaneità di avvenimenti e l'ora locale, nella trasmissione di notizie, nei rapporti turistici, d'affari, di borsa, sportivi, nella pratica giornalistica e in quella giuridica, è già oggi assai considerevole. Ma quale sarà domani, quando, nei nostri viaggi, per tenere aggiornati i nostri orologi con l'ora ufficiale locale dovremo fermarli o farli girare al doppio, o quando dovremo rincollare il foglietto dell'almanacco già buttato nel cestino e tornato d'at-

tualità? Come c'intenderemo nelle nostre quotidiane radiotelefonate coi familiari di passaggio agli antipodi, come concluderemo un affare in base alla precedenza oraria della prenotazione o dell'informazione, come eviteremo che nostra suocera pretenda di ringiovanire volando verso occidente e ripassando ogni giorno sul nostro cielo... mezza giornata prima di essere partita?

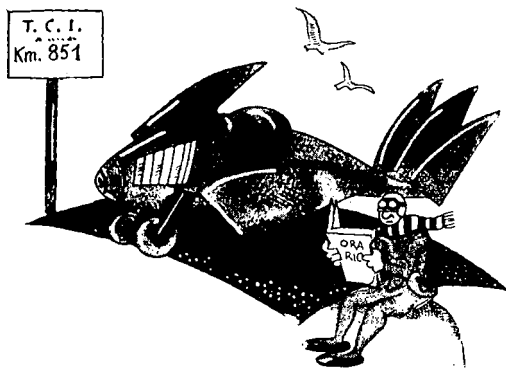
Bene: a questi sostanziali difetti dell'organizzazione temporale si aggiungano quelli, non meno seccanti, della suddivisione formale delle entità orarie, secondo il sistema metrico sessagesimale. Noi latini, ligi a quel mirabile monumento di razionalità e di praticità che è il sistema metrico decimale, prendiamo volentieri e giustamente in giro il conservatorismo dei popoli anglo-sassoni, coi loro indecifrabili e capricciosi sistemi di misura. Ma non ci avvediamo che nei più comuni fra i rapporti metrici, quelli orarî, conserviamo tutti quanti l'ora sessagesimale, costringendoci, in qualunque più elementare calcolo aritmetico su entità orarie, a complicati e mnemonicamente malsicuri conteggi, che in ogni caso presuppongono la conversione preliminare e finale delle cifre in unità temporale comune.

... IL GIORNO « ZERO », CAPODANNO, FESTIVO A TUTTI GLI EFFETTI...

Se a bruciapelo vi chiedessero che ora sarà fra 457 minuti, quanti ne occorrono per una determinata funzione, tutti voi esitereste nella risposta. Se doveste indicare immediatamente quanto tempo ha impiegato chi ha iniziato il lavoro alle 13,57 del giorno tale per ultimarlo alle 12,23 del giorno talaltro, preghereste l'interlocutore di rivolgersi ad una macchina calcolatrice. E ad una apposita e complicata macchina calcolatrice ricorrono appunto i professionisti della metrica temporale, i cronometristi, per tradurre in tempi impiegati gli estremi d'arrivo e di partenza delle gare sportive, per stabilire le velocità medie orarie, e via discorrendo. E' possibile, dunque, che un mondo così sportivo e dinamico come il nostro, dove la misurazione di entità orarie, sempre più precise e frazionate, acquista sempre maggiore importanza in tutti i rapporti civili, si trascini dietro una misura del tempo così illogica e scomoda? La stessa macchinosa grafia delle misure orarie rivela le incongruenze e i pericoli del sistema: basti osservare come sia divenuto ormai d'uso ufficiale lo scrivere « 14,05 » per indicare le ore 14 e 5 minuti primi, superando (nel desiderio, spesso vano, della chiarezza) l'ovvia considerazione che, come numero indicativo di una certa quantità di minuti, l'espressione « 05 » non ha significato, e come espressione decimale significa un ventesimo dell'intero, cioè 3 minuti e non 5!

Non è a credersi, però, che nessuno abbia mai avvertito la necessità di razionalizzare, semplificare e adattare al ritmo dei tempi tutta questa materia. Specialmente per il calendario (assai più che per l'orario) le proposte di riforma non si contano più. Dopo di che, l'umanità è perfettamente rassegnata a tirare avanti con le attuali incongruenze per qualche altro secolo...

Non vogliamo tuttavia privare il lettore di un breve viaggio di fantasia attraverso il tempo riformato e unificato, secondo i progetti che ad ogni spirito razionale appaiono i più logici.

Per il calendario, dati i due vincoli astronomici, fissi e reciprocamente incommensurabili, dell'anno e del giorno, bisognerà rinunciare al sistema metrico decimale. Quanto si può fare è di suddividerlo in 13 mesi, tutti di 28 giorni, cioè di quattro settimane esatte. I mesi attuali fino all'agosto, poi il novembre, dicembre, undicembre, dodicembre e tredicembre. Per tutto l'anno, ogni giorno numerale di qualsiasi mese cadrebbe sempre nello stesso giorno della settimana: tutti i 12 sarebbero lunedì, tutti i 21 mercoledì, ecc. — con ovvî vantaggi mnemonici e pratici, con la possibilità d'immediato calcolo della data a scadere dopo un certo periodo e viceversa, con grande semplificazione e perequazione dei rapporti commerciali, amministrativi, turistici, cambiarî, scolastici, giudiziarî, ecc. Naturalmente, poichè $28 \times 13 = 364$, bisognerebbe introdurre il giorno « Zero », capodanno, festivo a tutti gli effetti, salvo dare un 29° giorno al tredicembre negli anni bisestili. Non sarebbe male neppure conservare la simpatica puntuale abitudine di

... GLI ORARI, STAMPATI PER COMODITA' DEI TURISTI PIGRI...

distribuire gli stipendi, naturalmente inalterati, il 27 d'ogni mese...

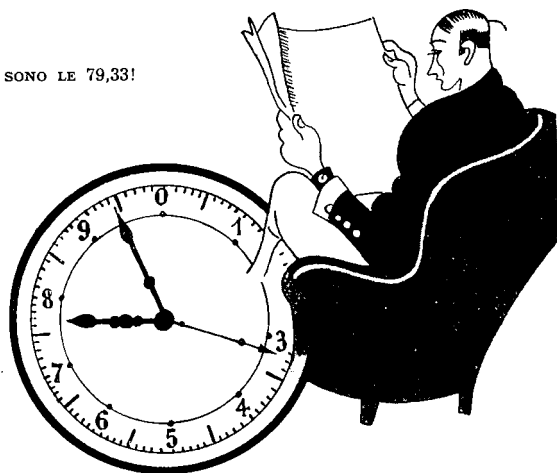
Molto più interessante e importante sarà, comunque, la riforma oraria, con l'abolizione dei vecchi superati fusi orarî. La simultaneità di ogni riferimento cronologico nei rapporti dell'umanità di domani sarà assicurata dall'ora unica internazionale, misurata sulla mezzanotte del meridiano base. In tutto il mondo, a un dato momento, saranno le ore zero, e da questo istante comincerà a decorrere la data del nuovo giorno, indipendentemente dalla posizione del Sole sui meridiani locali. I mesi e le stagioni già sono unificati nei due emisferi, e nessuno trova strano che a dicembre nell'Argentina s'inauguri la stagione balneare: è questione di parole e d'abitudine. Il Sol Levante non si adombrerà se, alzandosi sul Giappone, troverà gli orologi che segnano le 17, nè la bella Siamese sdegnerà di coricarsi alle 6.

Il cambio della data quotidiana in ora diversa dalla mezzanotte locale (che fu scelta quand'era il cuore della notte per tutti: la pratica di oggi dimostra come i moltissimi che fanno le ore piccole non si trovino affatto imbarazzati dal cambio della data numerica in ora lavorativa o comunque impegnata in attività diverse dal sonno) non pare inconveniente grave. Intanto, questo istante di passaggio dall'uno all'altro giorno potrebbe seguitare a coincidere, per la maggioranza dei popoli bianchi, con l'intervallo di riposo, di svago o di sonno tra l'una e l'altra giornata solare. Adottandosi, per esempio, la mezzanotte di New York, la data cambierebbe tra le attuali 22 (ora delle coste americane del Pacifico) e le 7 del mattino (ora dell'Europa orientale).

Ma anche per i popoli aventi il nuovo passaggio di data durante l'escursione solare diurna, non si tratterebbe che di conservare le abitudini attuali: la data numerica per i rapporti commerciali e ufficiali, il giorno della settimana per i rapporti locali (famigliari, scolastici, ecc.). Quest'ultimo, in altri termini, conserverà la sua corrispondenza con la giornata solare: nè intralcerà per nulla l'uniformità e simultaneità dell'orario mondiale il fatto che in Cina il cosiddetto lunedì nasca alle 11 del giorno 26, per occupare anche una parte del giorno 27. Gli orarî scolastici, per esempio, (supponendo per ora inalterata la suddivisione delle ore) porteranno: « lunedì, lezione dalle 19 alle 21 e dalle 1 alle 4 »; e non saranno possibili equivoci di sorta. Ma quando si dirà che il tale evento si è verificato o dovrà verificarsi in Cina alle ore 16,52 del giorno 14, il momento resta fissato in modo unico per gli interessati di tutto il mondo, e ciò solo, tra parentesi, renderà pratico e possibile il futuro intenso turismo internazionale a grandissima velocità, senza confusioni di orarî. Al più potranno gli orari, stampati per comodità dei turisti pigri o ignoranti, segnare in rosso le ore che nei rispettivi meridiani cadono in periodo diurno, e in nero quelle del periodo notturno, distinguendo in grassetto l'ora corrispondente al mezzogiorno e alla mezzanotte del meridiano locale.

Rimane la terza questione, forse la più delicata: l'applicazione del sistema metrico decimale.

Nulla d'insormontabile: anzi, come vedremo, un cumulo di vantaggi, diretti e indiretti. Il giorno, tra l'uno e l'altro passaggio del Sole alla mezzanotte del meridiano-base, sarà diviso in 100 ore, ognuna delle quali, ragguagliata alle nostre misure attuali, avrà la durata di 14 degli odierni minuti primi e 24 secondi. Entità, come valore assoluto, snella, tagliata sul ritmo della vita moderna, cui l'ora attuale di 60 minuti giunge come periodo estremamente lungo e impreciso, ben proporzionata a tutte le minute necessità pratiche, alla massima parte dei rapporti sociali, con l'indicazione di una sola espressione numerica. Permetterà di abolire le attuali frazioni empiriche — il quarto, la mezza e i tre quarti — conservando una maggior approssimazione. La si-

SONO LE 79,33!

gnora non potrà più farsi attendere all'appuntamento delle 17 per 59 minuti, con la scusa che fino alle 18 ha il diritto di presentarsi, ma al massimo per 14 degli attuali minuti: il che potrà avere un benefico influsso sul sistema nervoso della nervosissima umanità.

La nuova ora decimale sarà a sua volta divisa in 100 minuti, corrispondenti ciascuno ad 8 e 64 centesimi dei nostri secondi attuali: anche questa unità di misura non può non apparire singolarmente aderente ai bisogni moderni di tutte le discipline precise, oscillanti oggi tra l'attuale troppo lungo minuto e il troppo breve pleonastico secondo, puramente figurativo in 999 casi su 1000 (chi ha mai visto, al meticoloso scandir dei secondi della radio-annunciatrice nel segnale-orario, regolare la « minutaria » del proprio orologio, la quale, con una sfacciataggine unica, marcia per proprio conto e... non si può regolare?). Per i servizî locomotorî pubblici, per lo sport, per le applicazioni cliniche, per i processi chimici e industriali, per le radiocomunicazioni, per i rapporti urgenti d'affari, il nuovo minuto di 8,64 secondi attuali darà tutta e soltanto l'approssimazione necessaria e sufficiente. E quanto agli orologi...

Gli orologi! Ecco uno dei lati più interessanti del problema. Mentre scriviamo, il nostro orologio segna le 3 e 7, rispettivamente con la lancetta piccola e la grande: motivo per cui sono le 15,35. Ecco perchè i bambini e i popoli primitivi incontrano tanta difficoltà a leggere l'ora. Leggere? Strologare, piuttosto.

Il nostro orologio di domani stroncherà anzitutto il superstite malvezzo dei due attuali sistemi distinti, ventiquattresimali nella scrittura e nei rapporti ufficiali, duodecimale sul quadrante e nei rapporti verbali e privati, con tutti gli equivoci inerenti.

Il nostro quadrante sarà numerato da uno a dieci, e la lancetta corta compirà, da una mezzanotte all'altra, uno solo e non più due giri del quadrante, segnando le *decine d'ore;* mentre la lancetta lunga, dieci volte più veloce, segnerà l'*unità oraria.* Quando la lancetta corta sarà sulle sette e la lunga sulle 3, sapremo che sono le 73. Dieci divisioni tratteggiate tra un numero e l'altro ci daranno l'approssimazione alla decina dei nuovi minuti, cioè dell'ordine di 86 dei secondi attuali: più che sufficiente per gli orologini delle signore, per quelli pubblici, per gli impieghi correnti.

Gli orologi maschili e tutti quelli di maggior pretesa (anche da braccio) avranno, in luogo dell'inutile « minutaria » attuale, la terza lancetta centrale concentrica, finalmente sincronizzata e diventata una cosa seria, rapportata 1 a 10 rispetto alla precedente; essa consentirà quindi un'approssimazione spinta ad 8 degli attuali secondi, quale nessuno dei comuni quadranti attuali consente.

Gli orologi domestici a pendolo e quelli da campanile, muniti di suoneria, non potranno, naturalmente, suonare le 83 con altrettanti rintocchi. E allora? Nulla di più semplice: suoneranno separatamente le decine e le unità: otto colpi rapidi, breve intervallo, e tre colpi. Col vantaggio, sugli orologi attuali, che non vi toccherà più, la notte, tender l'orecchio durante 29 minuti, per poi sentir sonare una mezza, e dover rinviare di altra mezz'ora la vostra curiosità, dopo di che il sonno si sarà trasformato in irrefrenabile tendenza a considerare pessimisticamente la vita; ogni 14 degli attuali minuti voi sentirete sonare un'ora inequivocabile.

SONO LE 53.50: LA POLENTA E' IN TAVOLA!

Voi obiettate ancora che questa rivoluzione costringerà a buttare a mare tutti gli orologi dell'umanità? Sarà la più bella vendetta dei popoli poveri di materie prime e ricchi di mano d'opera fine e intelligente, come l'Italia. La riforma garantirà dalla disoccupazione centinaia di migliaia di lavoratori per qualche anno. La cassa, i rubini, le molle, tutte le parti nobili dell'orologio saranno usufruibili, e molte altre parti ricuperabili per fusione: si tratterà dunque di creare, per il fabbisogno universale, un miliardo di nuovi « ruotismi » e altrettanti quadranti. Tra piccoli e grandi, possiam calcolare una media di 100 grammi di nuova materia prima per ciascuno. In totale, la miseria di 100 mila tonnellate per tutta l'umanità!

Arrivederci, dunque, cari lettori, alle 99 e 99 del 29 tredicembre dell'anno 1999!

ALDO FARINELLI

(Disegni di Bisi)

Vita del Touring

LE STAZIONI DEI LAGHI DELLE PREALPI E DEGLI APPENNINI

E' in corso di distribuzione ai Soci che a suo tempo si sono prenotati, versando il piccolo contributo richiesto, il volume *Le Stazioni dei Laghi, delle Prealpi e degli Appennini* della « Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura d'Italia » (1). Con quest'opera si chiude la bella e utile collana che il Touring ha voluto dedicare alla trattazione delle nostre stazioni balneari, climatiche e idrominerali. Ai due volumi della I Parte, dedicati alle nostre stupende marine negli anni 1932 e 1933, rifatti e fusi in un solo volume nel 1936, seguirono nel 1934 e 1935 i due della II Parte, che trattano delle incantevoli stazioni alpine, e del secondo di essi una nuova edizione nel 1936, anno in cui i Soci ricevevano il volume che forma la III Parte relativa alle stazioni idrominerali, preziosa ricchezza del Paese. Ora viene distribuita la IV Parte, che contiene la descrizione delle stazioni lacuali, prealpine e appenniniche. Il nuovo volume, compilato secondo i criterî di obiettività e di praticità seguiti nella

compilazione degli altri, salvo lievi innovazioni suggerite dall'esperienza fatta coi precedenti e dall'indole della materia trattata, è il più voluminoso e ricco della collana; esso consta, infatti, di 292 pagine, nelle quali sono descritte ben 650 località; il testo è adorno di 205 vedute panoramiche e di 36 nitide cartine delle principali zone trattate.

La prima parte del nuovo volume è dedicata alle stazioni di soggiorno e di cura dei nostri meravigliosi laghi. E' la più importante, come esigeva il posto cospicuo che esse occupano, nel qua-

PUSIANO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

ABETONE. *(Ed. F.lli Brenna)*

(1) « Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia » - Parte IV - *Le Stazioni dei Laghi, delle Prealpi e degli Appennini*. Il volume è distribuito — come dono semi-gratuito — a tutti i Soci che hanno versato o che verseranno nel corso del 1937 il piccolo contributo di L. 4.50 (Estero L. 8). Prezzi per i Soci che desiderano altri esemplari nel corso del corrente anno e per tutti i Soci dopo il 31 dicembre 1937, L. 9 alla Sede del T. C. I.; L. 11 in Italia, Impero e Colonie; L. 13 all'Estero. Per i non Soci, rispettivamente L. 18, L. 20 e L. 22.

FAVARO E SANTUARIO D'OROPA. *(Fotocelere)*

dro delle risorse turistiche del nostro Paese, grazie alle loro bellezze incomparabili, alle loro favorevoli condizioni climatiche e specialmente al notevole sviluppo dell'organizzazione alberghiera, e grazie anche al valore che rappresentano nell'economia della Nazione.

Nella seconda parte sono descritti non solamente i luoghi di soggiorno e di cura delle Prealpi propriamente dette, ma anche tutte quelle località frequentate per villeggiatura, le quali, agli effetti pratici della Guida, dovevano essere considerate fra le stazioni prealpine per le loro condizioni e caratteristiche di ambiente, di clima, di organizzazione turistica. Si tratta, in gran maggioranza, di stazioni di mezza montagna, non meno importanti, in molti casi e agli effetti curativi, di quelle di alta montagna. Infatti, se l'altezza elevata costituisce un agente terapeutico molto energico e suscettibile di effetti importanti, essa presenta per molte categorie di persone anche qualche pericolo; mentre il clima di mezza montagna è meno energico e perciò meno temibile, più tonico e più tollerabile. Il nuovo volume della *Guida Pratica* servirà a far meglio conoscere e apprezzare gran numero di queste località, adatte a numerose categorie di persone appunto per queste caratteristiche climatiche.

La terza parte del volume è dedicata alle stazioni degli Appennini. Scorrendola, il lettore si vede passare dinanzi agli occhi tutta una lunga serie di paesi, di borgate, di città appartenenti alle regioni più diverse, dalla Liguria, alla Calabria, alla Sicilia e alla Sardegna. La *Guida* lo accompagna nei luoghi più varî per bellezze di paesaggio, per qualità di clima, per attrezzatura turistica e alberghiera; ora lo fa sostare nelle stazioni di prim'ordine, assurte ormai a sicura fama e importanza; ora lo accoglie nei luoghi di singolare vaghezza ancora in corso di valorizzazione, o in qualcuna di quelle località appartate e tranquille, tuttora agli inizî della loro vita turistica, ma, comunque, meritevoli di essere meglio conosciute e frequentate.

Anche a questo volume la Direzione del Touring ha dedicato le più attente cure, affinchè riuscisse, secondo il programma precedentemente stabilito, esauriente per la copia di notizie generali e pratiche che possano orientare e aiutare il lettore nella ricerca e nella scelta di un luogo di villeggiatura, risparmiandogli la noia di viaggi preventivi, d'indagini e di pratiche spesso complicate e dispendiose. La diligenza con cui il materiale vasto e complesso è stato raccolto, vagliato e ordinato; lo spirito di assoluta imparzialità che ha presieduto alla preparazione del lavoro e alla redazione definitiva del testo, dànno affidamento che anche questo volume, dato il suo valore propagandistico e divulgativo, potrà contribuire notevolmente al movimento turistico, facendo meglio conoscere e apprezzare le località in esso descritte, molte delle quali sino a ieri ancora neglette o non ancora sufficientemente valorizzate.

SELVA DI FASANO. *(Fot. V. Simone)*

UN NUOVO SERVIZIO PER I SOCI AUTOMOBILISTI

LA POLIZZA "S. A. L. D. A."

All'Assemblea Generale dell'Alliance Internationale de Tourisme, tenutasi a Budapest nel settembre del 1935, l'on. Italo Bonardi, Delegato del Touring Club Italiano, con un'ampia relazione richiamava l'attenzione dei convenuti sulla necessità di risolvere il problema dell'assistenza legale a favore dei turisti circolanti con automezzi sia nel proprio Paese sia all'estero. Diceva in quella sede il nostro rappresentante: « Occorre affermare il principio della assoluta ed urgente necessità di offrire da parte delle associazioni turistiche ai propri membri, sia che percorrano le strade del proprio Paese, sia che viaggino all'estero (e tanto più in quest'ultimo caso in cui le difficoltà provenienti da una spesso scarsa conoscenza della lingua, dall'ignoranza delle norme di legge, dalla mancanza di relazioni e di appoggi costituiscono sovente per i turisti degli ostacoli assai gravi alla manifestazione dei loro diritti) la possibilità di ottenere, oltrechè dei consigli autorizzati e fondati, la necessaria assistenza in giudizio, senza che questi servizi abbiano a gravare così fortemente sul portafoglio dell'interessato da costringerlo, come spesso succede, a sopportare spese assai forti, oppure a rinunciare a far valere le proprie pretese e i propri diritti, per timore che il costo di una controversia venga ad assorbire il vantaggio pecuniario di un esito favorevole o ad aggravare un eventuale esborso ». E il rapporto del nostro Sodalizio conchiudeva auspicando che l'Alliance Internationale de Tourisme, nella sua veste di federazione delle Associazioni turistiche nazionali, si rendesse iniziatrice di una attività intesa ad assicurare ai Soci delle Associazioni stesse la possibilità di valersi di questi servizi con una spesa modesta, da corrispondersi, ad esempio, sotto forma di premio per una assicurazione delle spese legali in materia di circolazione stradale. La segnalazione del T. C. I., com'era evidente, riscuoteva la maggiore attenzione da parte dell'Assemblea la quale, seduta stante, nominava un relatore con l'incarico di presentare alla successiva assemblea dell'A. I. T. un rapporto dettagliato sul tema e proposte concrete.

Il relatore M. Lachenal, Vice Presidente del Touring Club Svizzero ed eminente giurista e uomo di governo, presentava il suo rapporto alla Assemblea dell'A. I. T. di Monaco del settembre 1936, e dopo aver riconosciuto, in pieno accordo col nostro Sodalizio, l'importanza della questione e di aver esaminato con un diligente studio le realizzazioni compiute in varî Paesi in materia di assicurazione delle spese legali derivanti dalla circolazione automobilistica, concludeva coi seguenti voti: *a*) nei paesi ove non esistono Compagnie private per l'assicurazione di dette spese legali o dove esse non diano i necessari affidamenti di serietà, l'associazione turistica nazionale studi la costituzione di un organismo del genere, che assicuri ai turisti l'assistenza nel proprio paese ed anche, per via di contratti di reciprocità con le Compagnie straniere esistenti, nelle Nazioni straniere; *b*) nei paesi dove esistano Compagnie private di piena fiducia il Touring Club nazionale promuova degli accordi con esse nel senso di ottenere dei ribassi di premio per i propri Soci nei confronti degli altri assicurati e di conseguire a favore dei Soci stessi vantaggi supplementari o garanzie speciali superiori a quelli offerti agli assicurati ordinari. E' superfluo ricordare come questi voti abbiano riscosso l'unanimità dei presenti, dopo che il rappresentante del Touring Club Italiano, nella sua qualità di iniziatore della proposta, si era calorosamente associato alle conclusioni di M. Lachenal.

Si trattava ora di passare dalla discussione teorica all' attuazione pratica dei deliberati e, naturalmente, il nostro Sodalizio, che aveva patrocinato lo studio della questione, riteneva suo debito di giungere con particolare celerità alla realizzazione degli accordi auspicati. Siamo lieti di portare a conoscenza dei Soci che recentemente è stato firmato un accordo fra il Touring Club Italiano e la Società Anonima Liquidazione Danni Automobilistici (S.A.L.D.A.) avente sede in Milano, via G. Mayr 10, e Agenzie in tutti i principali centri italiani, in base al quale i Soci del Touring sono ammessi a fruire dei servizi offerti dalla S.A.L.D.A. ai propri assicurati, a condizioni di speciale favore.

Questi servizi si compendiano nell'assistenza che la S.A.L.D.A. dà ai suoi assicurati in tutte le controversie relative alla utenza stradale, sia come pedoni che come guidatori di veicoli a trazione animale o meccanica, sia in qualità di proprietari di veicoli guidati da dipendenti, che in qualità di trasportati su veicoli di qualunque genere. L'assistenza della S.A.L.D.A. si esplica sia nei processi penali per ferimento od omicidio colposo, sia nelle cause per risarcimento di danni materiali e corporali subiti dall'assicurato o dai propri familiari o dipendenti, sia nelle opposizioni a contravvenzioni. La polizza S.A.L.D.A., insomma, viene a completare ogni altra forma assicurativa, perchè in base ad essa la Società assicuratrice assume a suo carico tutte le spese legali che dovrebbero essere sostenute dall'interessato per far valere in caso di sinistro i propri diritti o per opporsi alle pretese altrui. E poichè l'organizzazione S.A.L.D.A. ha ramificazioni in tutte le regioni d'Italia, i suoi assicurati si trovano nella possibilità di rivolgersi pressochè immediatamente, in caso di sinistro — qualunque sia la località dove esso è avvenuto — a una Agenzia, a un avvocato, a un perito, che li possano validamente assistere. I nomi di questi agenti e professionisti accreditati presso la S. A. L. D. A. si trovano accuratamente elencati, divisi per regioni e località, nel vademecum del quale la S.A.L.D.A. munisce i propri assicurati.

Un altro aspetto interessantissimo della polizza S. A. L. D. A., che si ricollega particolarmente alla esposizione fatta dai Delegati del Touring

in seno alle assemblee dell'A. I. T., è la possibilità che essa offre di ricorrere all'assistenza gratuita di legali anche trovandosi all'estero. La S. A. L. D. A. infatti è collegata per questi servizi all'estero con una Compagnia Svizzera, la CAP (Compagnie d'Assistence e de Protection juridique), la quale estende la sua organizzazione o direttamente o a mezzo di accordi di reciprocità in tutti gli Stati d'Europa ed anche in alcuni d'oltremare. Senza alcun aumento di prezzo sul premio di polizza il turista italiano assicurato alla S. A. L. D. A. potrà, in caso di sinistro, ottenere assistenza in Svizzera, Francia, Principato di Monaco, Austria, Ungheria, Iugoslavia e Liechtenstein. L'estensione dell'assistenza ad altri Paesi prevede lievi aumenti di premio.

Il Touring crede così di avere realizzato quello che era un suo antico proposito: di integrare l'efficienza del servizio di Consulenza legale, che gode del crescente favore dei Soci, assicurando loro con una tenue spesa anche l'assistenza nel contenzioso, esercitata nel modo più efficace in occasione di controversie e sinistri derivanti dalla circolazione stradale: ai Soci, ora, dimostrare che l'iniziativa del Touring è da essi compresa e gradita. E' inteso che tanto la Segreteria Generale del Sodalizio come la Direzione della S. A. L. D. A. sono a completa disposizione dei Soci del Touring per fornire quelle maggiori delucidazioni che essi desiderassero.

Per i Soci che reclamano.

Che cosa rappresenta, per il Touring, la corrispondenza in partenza e in arrivo, diremo altra volta. Pensiamo infatti che pochi si rendano conto esatto della sua crescente importanza e della somma enorme di lavoro che essa comporta per i vari uffici. Ci limiteremo oggi ad osservare come una parte, fortunatamente minima, delle lettere che pervengono al Sodalizio consiste ogni giorno in reclami di Soci per pubblicazioni non ricevute. Il Touring, come è noto, non lascia nessun reclamo senza replica ed ognuna delle sue risposte è il frutto di diligenti indagini, i cui risultati possono essere riassunti nelle osservazioni che seguono.

I disguidi dipendono il più delle volte da cambiamenti d'indirizzo non comunicati in tempo utile. Raramente i portinai respingono le pubblicazioni dirette a Soci che hanno mutato dimora e talvolta, quando correggono l'indirizzo, lo fanno con grafia così poco leggibile, che la maggior parte dei disguidi si verificano appunto nei casi di « rispedizione ».

Altre volte avviene che le nostre pubblicazioni, non potendo essere contenute, perchè voluminose, nelle cassette che servono, nell'atrio di molte case, per la ripartizione della corrispondenza ai singoli inquilini, vengano deposte dal portalettere sul casellario, alla mercè di chiunque passi.

Ma dispersioni e disguidi possono avvenire anche in altri modi; per esempio: v'è chi ritira la corrispondenza dal portalettere, in istrada, e riceve inavvertitamente una pubblicazione del Touring, ne lacera l'involucro senza badare all'indirizzo, che non è il suo, salvo poi a ricevere il duplicato, che pensa speditogli per errore; qualche portinaio trattiene le pubblicazioni per esaminarle, e poi non ha il coraggio di consegnarle deteriorate al destinatario; di due omonimi che abitano nella stessa casa o in casa vicina, uno riceve due copie e l'altro nessuna; oppure il portalettere continua per abitudine a consegnare i primi numeri della Rivista a un ex-Socio o ex-abbonato, senza controllare l'indirizzo; ovvero uno dei familiari o la persona di servizio hanno ritirato e riposto le pubblicazioni, dimenticando di avvertirne il destinatario; o ancora il Socio ha due indirizzi (di casa e d'ufficio) e non ricevendole a casa, trascura di controllare in ufficio dove e come le pubblicazioni del Touring vadano a finire.

Avviene, inoltre, che un Socio, non curandosi di leggere il « Bollettino di informazioni », reclami per il mancato invio di pubblicazioni a cui non ha diritto; che un altro, distratto, chieda quel che ha già ricevuto, e al nostro invito di ricercare le pubblicazioni fra i suoi libri, risponda, scusandosi del disturbo arrecato, di averle infatti rintracciate.

Non vogliamo, con questo, escludere che, su un quantitativo annuo di oltre cinque milioni di pubblicazioni e stampati vari, qualche disguido possa avvenire; ma quando un Socio reclama due o più pubblicazioni, oppure tutte le pubblicazioni di due o più anni, mentre a noi risultano puntualmente spedite, è evidente che la causa della dispersione è vicina al Socio, il quale deve adoperarsi egli stesso per iscoprirla ed eliminarla.

Dal canto nostro, possiamo assicurare che i Soci, quando hanno la lodevole abitudine di comunicare in tempo i cambiamenti d'indirizzo, di leggere i nostri notiziari e di tenersi al corrente dei termini di tempo in cui si distribuiscono le singole pubblicazioni, non hanno mai o quasi mai reclami da rivolgere agli uffici del Touring.

Ricordino i Soci...

... che il 31 luglio scade il termine per l'invio delle schede di votazione « ad referendum » annesse al numero di maggio de «*Le Vie d'Italia*». La partecipazione unanime, o presso che unanime, dei Soci alla votazione costituirà per i dirigenti la prova più luminosa — perchè diretta e spontanea — del loro affettuoso e sempre vigile attaccamento al nostro Sodalizio, che attinge da essi le forze vive per operare sempre più intensamente e utilmente a vantaggio loro e del Paese.

I Soci tutti esercitino questo loro diritto e questo loro dovere, rinviando le schede con l'espressione del loro voto, affinchè il Touring, nel suo crescente fervore di iniziative, si senta confortato dalle forze vive e solidali che si schierano sotto le sue insegne.

ESCURSIONI E CAMPEGGIO

LA MARCIA TURISTICO-ALPINA NELLE DOLOMITI

Come abbiamo annunziato, nella prima quindicina di settembre avrà luogo, organizzata dal Touring e con partenza da Bolzano, una Marcia turistica sino a Cortina d'Ampezzo, attraverso i Gruppi del Catinaccio, Sasso Lungo, Sella, Marmolada e Tofane, superando i passi di Sella, Pordoi, Campolongo e Falzarego, percorrendo le verdi praterie e le foreste dell'Alpe di Siusi, sostando nei rifugi alpini e nei centri turistici di Canazei, Arabba, Cortina d'Ampezzo, ammirando, insomma, e godendo di tutte le meraviglie che le Dolomiti occidentali offrono al turista.

Il primo dei due Gruppi in cui sarà divisa la carovana effettuerà il percorso in cinque tappe facili e agevoli, affinchè possa parteciparvi chiunque abbia buoni garetti, qualunque sia la sua età; il secondo gruppo dei « turisti alpinisti », pur seguendo lo stesso itinerario, si cimenterà con la traversata dei massicci alpini; dopo di che i due gruppi, ricongiunti, concluderanno la Marcia a Cortina.

Ecco il programma particolareggiato di questa simpatica ed attraente manifestazione.

Domenica 5 settembre

Ritrovo a Bolzano (Stazione FF. SS.).
Partenza con autovetture per Tires - Bagni di Lavina Bianca (m. 1160).
Inizio della marcia per Vallone Orsara, Sella (metri 2069), Pianoro dello Sciliar, Rifugio Monte Pez « Bolzano ».
Passeggiata al Monte Pez (m. 2564) e pernottamento nel Rifugio.

Lunedì 6 settembre

Partenza per l'ex-Rifugio Alpe di Siusi (m. 2152). Proseguimento per il Passo di Fassa (m. 2297).

Comitiva « A »

Partenza per i Piani di Confin - Rifugio Vicenza, al Sasso Lungo (m. 2252).
Proseguimento per Forcella del Sasso Lungo (metri 2681), Rifugio al Passo di Sella (m. 2176).

Comitiva « T »

Partenza per la Forcella di Rodella (m. 2308), Passo di Sella (m. 2214) e pernottamento al Rifugio.

Martedì 7 settembre

Partenza per il Col Rodella (m. 2485).
Discesa a Canazei.

Comitiva « A »

Partenza per Alba - Rifugio di Contrin (m. 2016) e pernottamento.

Comitiva « T »

Partenza per Penia - Pian Trevisan - Rifugio Marmolada alla Fedaia (m. 2040) e pernottamento.

Mercoledì 8 settembre

Comitiva « A »

Partenza per Forcella della Marmolada (m. 2910) - Vetta della Marmolada (m. 3342).
Proseguimento per il Pian della Fedaia al Rifugio Marmolada (m. 2040).

Comitiva « T »

Gita nei dintorni.
Pernottamento al Rifugio Marmolada.

Giovedì 9 settembre

Partenza per il Vial del Pan al Passo Pordoi (metri 2239).
Pernottamento al Rifugio Savoia.

Venerdì 10 settembre

Comitiva « A »

Partenza per Forcella Pordoi (m. 2849) - Rifugio del Boè (m. 2871) - Proseguimento per Piz Boè (m. 3151), Forcella Boè - Cresta Strenta - Piz Lago Gelato - Pizza Longata - Rifugio Vallon (m. 2536) - Pernottamento all'Albergo Piz Boè al Passo di Campolongo (m. 1875).

Comitiva « T »

Partenza per Prati del Pordoi - Prati di Larsei - Plan de Boè - Albergo Piz Boè al Passo di Campolongo (m. 1875).
Partenza per il Rifugio Pralongià (m. 2139) e pernottamento.

Sabato 11 settembre

Comitiva « A »

Partenza per il Rifugio Pralongià (m. 2139).
Proseguimento per Settsass - Col di Lana (metri 2462).

Comitiva « T »

Partenza per Settsass - Col di Lana (m. 2462).

Proseguimento per il Passo di Falzarego (metri 2105).

Proseguimento con automezzi per Cortina d'Ampezzo (m. 1225).
Scioglimento della comitiva.

16° CAMPEGGIO AL M. ROSA

Da sedici anni il Touring offre ogni estate ai suoi Soci che amano la montagna l'opportunità di partecipare a un campeggio alpino. Il Campeggio di quest'anno sorgerà presso il Monte Rosa, la più alta vetta — dopo il Monte Bianco — della grande catena delle Alpi, e precisamente alla testata della Valle d'Ayas, in un magnifico pianoro (Verra) situato ad oltre 2000 metri sul mare. A poco meno di un'ora dalla borgata di St. Jacques d'Ayas, dove finisce la carrozzabile, e a qualche decina di minuti dai pittoreschi casolari di Fiéry e di Résy, la località prescelta, in vista a superbe foreste di pini e di larici, s'affaccia su maestose visioni d'alta montagna, coronate da ghiacciai e nevi eterne, splendenti di immacolato candore sulle cime che uniscono il Cervino al Rosa e si specchiano nelle acque del suggestivo Lago Bleu.

Il Campeggio di quest'anno si svolgerà in tre turni, dal 25 luglio al 25 agosto: il primo turno, dal 25 luglio al 3 agosto; il secondo, dal 4 al 15 agosto; il terzo, dal 17 al 25 agosto.

Le quote di partecipazione sono stabilite nella seguente misura: L. 310 per il primo turno, L. 380 per il secondo, L. 275 per il terzo. Si accettano anche iscrizioni al primo e secondo turno e al secondo e terzo turno per la quota di Lire 675; all'intera durata del Campeggio (un mese) per L. 950.

I partecipanti al Campeggio godranno della riduzione ferroviaria del 70 % da tutte le Stazioni del Regno fino a Verrès o Milano donde si effettueranno autoservizi diretti per il Campeggio.

Il programma particolareggiato si spedisce gratis a richiesta.

Questo XVI Campeggio del Touring riuscirà certamente uno dei più memorabili per l'imponente bellezza dei luoghi. Nè son da temere disagi di alcun genere: non ostante l'altitudine e la vicinanza imminente dei colossi alpini, il Campeggio offrirà tutte le comodità possibili a coloro che vi prenderanno parte. Chi non vorrà cimentarsi con la montagna, potrà deliziarsi di amene passeggiate e godersi in serenità le ineguagliabili emozioni della natura alpestre.

SALENDO AL CAMPEGGIO DA S. JACQUES D'AYAS. (*Fot. Vota*)

ESCURSIONE IN UMBRIA

Nel precedente numero della Rivista fu pubblicato il programma sommario di questa importante escursione, indetta dal Touring per la fine del prossimo Luglio, in una delle più varie e pittoresche regioni d'Italia.

Il programma particolareggiato è già pronto presso la Direzione del T. C. I., e sarà inviato gratuitamente a tutti coloro che ne faranno richiesta.

La nuova edizione della "Carta Automobilistica al 650.000"

Come promettemmo nei fascicoli di aprile e maggio, in cui si parlò del processo di rinnovamento subìto dalla *Carta Automobilistica al 650 mila*, nella prima quindicina di giugno inizieremo la spedizione del primo foglio, — *Italia Settentrionale* — a coloro che l'hanno prenotato. Ricordiamo che esso costa: L. 9 alla Sede del T.C.I.; L. 10 franco di porto nel Regno, Impero e Colonie; L. 11 all'Estero.

Esempi da imitare.

E' davvero confortante dover segnalare in ogni numero della nostra Rivista l'esemplare buona volontà dei Soci Vitalizi, che in gran numero continuano ad inviare spontaneamente al Touring la quota integrativa di L. 22.50 o di L. 30, a seconda, cioè, che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o con quella di L. 200 (dal 1932 al 1935), a rimborso della somma versata dall'Amministrazione del Sodalizio per convertire il loro contributo in Rendita 5 per cento.

Registriamo con non dissimulata fierezza quest'altra cospicua serie di « esempî da imitare »:

Comm. U. Serena, Castelfr. V.; Comm. G. Ratti, Roma; Avv. G. L. Marchetti, Roma; Maoli Fiorenzo, Roma; Bisio Francesco, Borgo Fornari; S. Ten. Angelo Scarso, Genova; Nob. Nina Brunelli, Brescia; Ing. Giuseppe Moro, Genova; Vipiana Ettore, Torino; Rag. Gennaro Fossataro, Roma; Ing. Giuseppe La Farina, Palermo; Ing. Dr. Manfredo Decker, Genova; Beltramo Giovanni Ettore, La Spezia; Prof. Comm. Andrea Marchiori, Milano; Dott. Francesco Dolci, Console del T. C. I., Bergamo; Cav. Riccardo Artusi, Laorca di Lecco; Cav. Giuseppe Varesi, Milano; Comm. Giovanni Dallorso, Chiavari; Ing. Guido De Benedetti, Torino; Cav. Uff. Pietro Fantoni, Udine; Comm. Lodovico Goisis, Milano; Dott. Prof. Arturo Gallarotti, Cons. Scolastico del T. C. I., Brescia; Rag. Edmondo Fornò, Napoli; Scarsi Gian Maria, Genova; Scarsi Ettore G. B., Genova; Dott. Isacco Salto, Roma; Cap. Marcello Martinengo, Torino; Ing. Giuseppe Alessandrini, Lecco; Ing. Angelo Tevarotto, Padova; Ing. Giuseppe Mares, Candelo Biellese; Marchesano Erberto, Toirano; Mancini Giuseppe, Parma; Cav. Pietro Tolini, Creva; Dott. Carlo Crespellani, Firenze; Caccialanza Francesco, Milano; Cav. Carlo Sutorini, Trieste; Avv. Giusto Arcangeli, Roma; Rag. Alessandro De Lozzo, S. Pietro di Feletto; Andreoni Emilio, Console del T. C. I., Vernate; Biblioteca del R. Istituto Tecnico, Zara; Dott. Prof. Luigi Rollone, Milano; Cav. Uff. Achille Persico, Console del T. C. I., Villanova d'Arda; Cav. Felice Modica dei Baroni di S. Giovanni, Noto; Marchese Gerardo Lignola, Giffone Vallepiana; Avv. Comm. Giuseppe Gerosa, Treviglio; Marchese Dott. Comm. Giovanni Dufour Berte, Firenze; Dott. Leonetto Pannocchia, Nefasit; Rag. Lionello Colombo, Gallarate; Malan Chaix Sarah, Géneve; Ten. Dario Tomaselli, Derna; Dott. Giuseppe Moccia, Varese; Chiesa Pietro, Recco; Sac. Pio Stellini, Godiasco; Torretta Luigi, Genova-Pontedecimo; Viale Luigi, Genova; Dott. Ferdinando Galiani, Allen F. C. S.; Cav. Paolo De Pascale, Roma; Prof. Gino Solazzi, Parma; Dott. Matteo Signori, Trieste; Dott. Carlo Alberto Ottolenghi, Torino; Cav. Mario Carafoli, Torino; De Concilis Luigi, Napoli; Mariotti Lamberto, Genova; Società per l'industria dell'acido tannico, Genova; Parodi Michele, Genova; R. Scuola Tecnica Commerciale « Dino Leoni », Livorno; R. Istituto Tecnico Commerciale per Geometri « A. Gentili », Macerata; Mulazzi Luigi, Como; Don Antonio Boffelli, Bergamo; Dott. Daniele Redaelli, Milano; Mauri Paolo, Lissone; Bigagli Enrico, Ponte Canavese; Cap. Costantino Damiani, Trieste; Dott. Avv. Rodolfo Goldschmied, Trieste; Ten. Col. Cav. Arturo Guardalben, Verona; Rag. Cav. Arturo Giovannelli, Firenze; Ing. Cav. Alcide Scubati, Villadossola; Rag. Cav. Edoardo Scotti, Milano; Prof. Costantino Jorio, Aquila; Ten. Col. Giovanni Gisci, Roma; Prof. Stefano Rivabella, Parma; Dott. Prof. Carlo Levrini, Quinzano-Verona; Prof.a Maria Benzoni, Varese; Gen. Comm. Francesco Sartoris, Brescia; Ammiraglio Giovanni Giovannini, Venezia; Ferritto Fidenzio, S. Margherita Ligure; Deretto Giosuè, Trieste; Donzella Vittorio, Bogliasco Pieve; Colonna Flaviano, Console del T. C. I., Vejano; Lancieri Luca, Oppido Lucano; Rag. Giuseppe Moretti, Milano; Monti Giulio, Belgioioso; Don Michele Salvi, Parenzo; Geom. Mario Perfetti, Perugia; Cav. Francesco Abruzzini, Console del T. C. I., Locri; Fava Andrea, Genova Quinto; Antuori Vincenzo, Salerno; Passerini Pietro, Firenze; Sac. Giuseppe Bollano, Ceresole d'Alba; 1° Cap. Dott. Lamberto Sarteschi, Console del T. C. I., Tizzana; Comm. Luigi Garbaccio, S. Remo; Don Lorenzo Casa, Tonengo di Mazzè; Cav. Uff. Vittorio Lupo, Varese; Pianca Attilia, Milano; Pastoris Marja, Genova-Sampierdarena; Vittori Guido Vito, Pisa; Dott. Carlo Costa, Agordo; Avv. Emilio Augusto Botturi Polenghi, Console del T. C. I., Milano; Cav. Nomitore Marini, Roma; Dott. Carlo Amidani, Cremona; Dott. Vitangelo Fiore, Belluno; Postpischl Umberto, Bologna; Maestro Cav. Bernardino Delsignore, Caresana; Pasterla Ezio, Como; Rag. Salvatore Giannini, Console del T. C. I., Napoli; Ing. Alfredo Soldati, Cuneo; Riva Umberto, Como; Dott. Manlio Donadoni, Lecce; Dott. Luigi Farci, Padova; Magg. Arturo Zunin, Console Militare del T. C. I., Pola; Ing. Tommaso Bombaglio, Varese; Cav. Oliviero Gnocchi, Arezzo; Rag. Giuseppe Gaiazzo, Console del T. C. I., Parma; Cav. Alfredo Sason, Console del T. C. I., Verteneglio; Rigo Mario, Piubega; Rigo Luigi, Piubega; Padre Alfonso M. Sansigolo, Verona; Garofalo Emanuele, Roma; Gasbarro Antonino, Quincinetto; Garagnani Guido, Bologna; Gargantini Miro, Merate Brianza; Sina Fortunato, Pontinia; Rag. Vittorio Cricchio, Prizzi; Clerici Giovanni, Milano; Bandini Luigi Alberto, Marradi; Rufini Angelo, Roma; Carlevaro Alessandro, Genova; Ing. Carlo Lutz, Torino; Rag. Renato Montaldi, Genova; Avv. Ferdinando Negri, Casale Monferrato; Avv. Enrico Greco, Genova; Migliorini Umberto, Torino; De Angelis Pierina, Torino; Prof. Aurelio Lodi, Cons. Scol. del T. C. I., Castelfranco Emilia; Avv. Alessandro Alessandrini, Firenze; Prof. Dott. Carlo Colorni, Console del T. C. I., Foggia; Dott. Lodovico Pachò, Firenze; Dott. Attilio Vigo, farmacista, Belgioioso; Dott. Cav. Gino Valdameri, Edolo; Prof. Giuseppe Scrofani, Console Scol. del T. C. I., Amelia; Dott. Felice Ramorino, Roma; Mons. Salvatore Capoferri, Roma; Dott. Ing. Luciano Luciani, Trieste; Avv. Luigi Gallino, Genova; Rag. Gino Faini, Firenze. *(continua)*

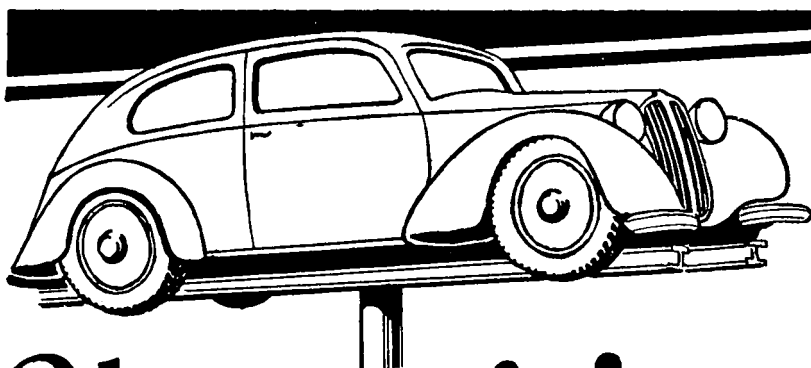
"Le Vie del Mondo"

Il fascicolo di giugno di questa Rivista ha il seguente interessantissimo sommario: V. MARTINI, *L'Italia e l'Islam;* U. ADEMOLLO, *I Problemi del Pacifico;* C. BOSELLI, *Le Province Basche* (con tavole a colori); L. LENTI, *Materie prime: il cotone;* A. VEDANI, *Nel quarantennio di Domokos.*

120 pag., 130 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori, 10 cartine geografiche.

"Le Strade"

Segnaliamo il numero di maggio della Rivista « *Le Strade* », per l'importanza degli argomenti trattati. Il fascicolo reca: *Le statistiche stradali nel 1938-XVI-XVII* di I. VANDONE; *L'opera della Milizia della Strada nell'anno 1936-XIV-XV; Alcuni recenti progressi negli armamenti tranviari urbani* dell'ing. A. DI RENZO; *Il trattamento della silicatazione* di S. TACCONI; *Influenza della forma dei pezzi di pietrisco sul coefficiente di qualità* del dott. ing. G. CIMATO; *I semipneumatici e le strade* di R. ARIANO; *Nettezza, innaffiamento e lavaggio nelle strade della città di Genova* dell'ing. I. LANDRÒ; oltre alla *Bibliografia* e a un diffuso *Notiziario.*

Abbonamento annuo: L. 12,50 (Estero L. 22,50), ridotto a L. 10,50 (Estero L. 20,50) per i Soci del T. C. I. e a L. 7,50 per i Funzionari degli Uffici Tecnici aventi governo di strade.

SOCIETA' ITALO AMERICANA PEL PETROLIO - GENOVA

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo « perchè »?

Stavamo per intrattenere i lettori su tutt'altro argomento, quando la posta ci ha recapitato un quesito che, per ragioni di tempestività e di connessione logica e cronologica, richiede la precedenza assoluta: esso infatti si riferisce al « perchè » dello scorso mese, e ci permetterà di dare alla nostra chiacchierata sui motori a valvole in testa un complemento e una conclusione.

Ho letto or ora — scrive il socio Agostino Porta da Torino — *l'interessante « perchè » di Cristoforo sul numero di maggio della Rivista, ed ho appreso cose utili che a torto giudicavo misteriose. Mi pare però che la chiarissima esposizione divulgativa sulla superiorità dei motori a valvole in testa non esaurisca l'argomento. Infatti, ho compreso perchè in questi motori la coppia motrice sia maggiore che nei corrispondenti motori a valvole laterali; ma a che serve questa coppia motrice più elevata? Come fa la macchina a marciare più veloce se conserva lo stesso rapporto di trasmissione, come praticamente avviene nelle trasformazioni della sola testata sui motori più diffusi? E infine, se tanti sono i vantaggi, perchè non si fanno tutti i motori senz'altro a valvole in testa? Quali sono i vantaggi delle valvole laterali?*

La domanda d'oggi è tanto più sensata in quanto nello scorso Numero accennavamo di sfuggita al fatto che, per raccogliere al massimo grado i vantaggi economici (massimo rendimento specifico rispetto al servizio richiesto, e quindi minimo consumo) di un motore trasformato da valvole laterali a valvole in testa, sarebbe utile ridurre contemporaneamente la cilindrata. Era logico dedurne che, accontentandosi invece di lievi vantaggi in fatto di consumo, e desiderando per contro sfruttare la trasformazione in maggior velocità della macchina, basta conservare cilindrata e rapporti di trasmissione inalterati: il che significa che il motore offrente, dopo la trasformazione, un colpo più forte su ogni pistone ad ogni scoppio, acquista anche la indipendente e curiosa facoltà di compiere nell'unità di tempo un numero di scoppi maggiore. Altrimenti il vantaggio sarebbe tutto nel « tiro » e nella « ripresa »: che c'entra tutto questo con la velocità massima assoluta? Due cavalli (di carne ed ossa) attaccati ad un piccolo calesse, potranno migliorare le condizioni di marcia intermedie, ma non tirare il calesse, sul galoppo lanciato, più rapidamente che un cavallo solo: e a metterne quattro, sei, il risultato sarebbe sempre lo stesso.

Il perchè dell'apparente fenomeno è semplice. Anzitutto la maggior coppia motrice propria del tipo a valvole in testa, cioè la più elevata pressione unitaria che i gas, per le ragioni dette nello scorso numero, esercitano su ogni centimetro quadrato del pistone ad ogni scoppio, tende ad imprimere al pistone, come è ovvio, una velocità maggiore. È bensì vero che in ogni caso questa velocità dovrà scemare, ridursi a zero e invertirsi sempre dopo lo stesso tratto, determinato dalla lunghezza della corsa, e che il pistone riceverà una spinta negativa, nell'invertire il proprio moto, tanto maggiore quanto più forte è stato l'impulso iniziale — ma per intanto il volano ha ricevuto e immagazzinato un impulso più intenso, che lo aiuterà a vincere più rapidamente le tre fasi passive successive.

A questo punto entrano in scena le caratteristiche, che diremo secondarie, proprie di questo tipo di costruzione. A poco gioverebbe, infatti, per la velocità assoluta del veicolo, uno scoppio intensissimo che tenda ad affrettare le fasi passive, quando poi il pistone dovesse indugiare in attesa della successiva fase attiva, cioè riceverla dopo che ha già iniziato per semplice spinta la fase di discesa (scoppio), prima dello scoppio stesso. In tal caso si avrebbe bensì un'elevata velocità, ma a scapito della potenza: velocità puramente platonica, perchè ottenibile solo a vuoto o a carico ridotto. Il fatto si verifica normalmente in molti motori: il diagramma di potenza viene rappresentato con una curva, che dopo un certo regime (detto appunto regime massimo normale, o regime di massima potenza) comincia a scendere rapidamente: i regimi maggiori del normale non sono dunque sfruttabili che in discesa.

Questo limite all'aumento del regime rotazionale utile è fornito da alcuni elementi, da alcuni freni, in parte insopprimibili in ogni tipo di motore (per esempio, il valore progressivamente crescente delle forze d'inerzia che si oppongono alla troppo rapida inversione di senso degli organi dotati di moto alterno, quali il pistone, la biella, le valvole) — e in parte superabili nella tipica disposizione del motore a valvole in testa. Appartengono a quest'ultima categoria: la maggior velocità di propagazione della fiamma in tutta la massa gassosa compressa, perchè, a parità di ogni altra condizione, i punti più lontani della camera di scoppio son sempre assai più prossimi alla candela, generalmente in centro, o quasi, di una cupola o pseudo-cupola; i minori attriti e le minori inerzie dei gas, sia di ammissione come di scarico, per i percorsi più brevi e diretti, con meno gomiti, permessi dalle semplicissime, lineari e razionali tubazioni proprie dei « valvole in testa », il che favorisce il riempimento e l'evacuazione della cilindrata anche ai regimi elevatissimi, quando le valvole non rimangono aperte che un tempuscolo minimo; la possibilità di aumentare il diametro delle valvole stesse, facilitando anche per tal via il riempimento e lo scarico in tempi brevissimi, pur senza aumentare, anzi talvolta diminuendo le masse d'inerzia che si oppongono al ritmico va e vieni della valvola e della molla. A questo proposito va osservato che le valvole in testa ammettono, anzi, esigono un gambo più corto e quindi più leggero; e se anche l'albero di distribuzione è in testa comportano anche l'abolizione delle pesanti punterie: alleggerimento importante, perchè un sistema di distribuzione con poca inerzia permette alla valvola di seguire in concreto il profilo teorico della palmola di distribuzione, regolando questa funzione come l'ha prevista il progettista, anzichè sfasarla per « sfarfallamento »; e ciò è essenziale al requisito del riempimento della cilindrata. E' ovvio che, se le valvole ritardano la loro chiusura per pigro ritorno, il ciclo avviene come può.

Per tutte queste ragioni, dunque, il motore a valvole in testa, che in grazia della forma più raccolta e compatta della testa, con minima dispersione termica superficiale rispetto al volume di gas che contiene, utilizza in lavoro utile un maggior numero di calorie, fornendo cioè con ogni scoppio una più elevata coppia motrice (come si è visto e dimostrato nello scorso Numero) — possiede altresì la prerogativa di consentire, nell'unità di tempo, un maggior numero di scoppi utili, cioè tutti a piena potenza, fino a un determinato regime, oltre il quale anche questo tipo non può aumentare la velocità che a danno della coppia motrice, e quindi unicamente in folle o in discesa. Ma questo limite critico, questo culmine della curva di potenza, è sempre

PER LE VITTORIE DELL'AUTO
PER GLI AUTOMEZZI STRADALI
PER GLI AUTOMEZZI FERROVIARI
OM
PER GLI AUTOMEZZI DELLE FORZE ARMATE
S. A. "OM" FABBRICA BRESCIANA AUTOMOBILI

Michelin
STOP
A LAMELLE ONDULATE

Corteco "1"
OLIO GRAFITATO
COLLOIDALE
CONCENTRATO
CORTECO "1"
olio per rodaggio
e lubrificazione.
CORTECO "2"
superlubrificante
per testa cilindro.
Si aggiunge al carburante nella proporzione di 25 cm³ per ogni 10 litri di carburante, servendosi dell'apposito misurino unito ad ogni lattina.
CORTECO "3"
olio penetrante grafitato per balestre.
LISTINI PREZZI
gratis a richiesta.
telef. 62548
ESCLUSIVISTI: CORTE & COSSO
Via Orto Botanico, 21 - TORINO (106)

più elevato, a parità d'ogni altra condizione, che nel corrispondente motore a valvole laterali.

Se poi, come avviene in pratica nelle trasformazioni commerciali, si conserva il rapporto di trasmissione, e se già il motore con la testa a laterali era adatto al veicolo e cioè poteva sviluppare, lanciato in pianura, il regime di potenza massima, è ovvio che dopo l'adozione della testata a valvole in testa (a parità di regime, cioè di velocità del veicolo, cioè di resistenze passive), la potenza sarà esuberante, e ancor più lo sarà al nuovo più elevato regime di potenza massima: quindi in pratica si potrà, oltre il nuovo regime, seguitare ad accelerare anche in pianura ed a pieno carico, utilizzando il motore nella curva di potenza discendente. Per esempio, un motore a valvole laterali raggiunge la massima potenza a 4000 giri, imprimendo alla vettura, coi suoi 24 cavalli, gli 85 km. all'ora. A 4400 giri la potenza non sarebbe più che di 19, insufficienti a trascinare la vettura alla velocità corrispondente ai 4400 giri, cioè a circa 93 km.-ora, se non in forte discesa.

Trasformato in valvole in testa, lo stesso motore salirà nella curva di potenza fino a 4400 giri: ma a questo regime sviluppa 35 cavalli, esuberanti per i 93 km.-ora: si potrà dunque in pratica spingere fino a 4700 giri, dove i 30 cavalli sviluppati basteranno ancora per i 100 km.-ora.

Ecco perchè, anche inalterato il rapporto di trasmissione, la trasformazione permette non solo maggior tiro e ripresa, ma anche maggior velocità assoluta. Naturalmente, per i maniaci delle alte velocità abituali è sempre conveniente moltiplicare leggermente anche la trasmissione, soprattutto per risparmiare il motore evitando di farlo lavorare oltre il regime normale, il che può essere consentito solo eccezionalmente. A meno che si tratti di trasformazioni attuate su vetture dal rapporto di trasmissione già inizialmente un po' teso, che a valvole laterali non permetteva agevolmente il raggiungimento delle velocità corrispondenti al regime di potenza massima, se non in favorevoli condizioni di carico e di strada e con sapiente opera di lancio, come appunto tende a diventar di moda sulle vetture di modesta cilindrata, per ragioni di minor consumo e di elevate prestazioni massime autostradali (non potendosi evidentemente fare assegnamento, data la scarsa potenza assoluta, sui regimi rotazionali della fase discendente oltre il culmine della curva di potenza). In tali casi, la trasformazione a valvole in testa, senza toccare alcun altro organo, viene a ripristinare l'armonia delle caratteristiche tecniche, trovando predisposto il rapporto di trasmissione ideale, anche per chi non ricerca che il requisito della più alta velocità assoluta (che non è tuttavia il pregio preponderante delle valvole in testa).

Rimane a rispondere all'ultimo « perchè »: come mai, se tanti sono i vantaggi, non si fanno tutti indistintamente i motori a valvole in testa.

La testata a valvole laterali è ancora usata soprattutto in vetture di carattere popolare e di modesta cilindrata, in primo luogo perchè è più economica di costruzione e più semplice strutturalmente e funzionalmente (anche agli effetti della manutenzione e degli eventuali pericoli d'una rottura di valvola, che nel tipo a valvole in testa, senza speciali e non sempre possibili accorgimenti, cade sul pistone e può fracassare tutto, mentre nel tipo a laterali si limita a togliere di funzione il cilindro colpito). In secondo luogo perchè, stabilito di dotare il veicolo di una determinata modesta potenza assoluta, conforme alle esigenze del tipo e del mercato, il raggiungerla con una data cilindrata a valvole laterali, anzichè con una più piccola cilindrata a valvole in testa, mentre non sposta sensibilmente il consumo medio che, sotto certi limiti assoluti, non offre variazioni d'ordine pratico importanti, fa sì che, a regimi eguali e ridotti,

si può disporre di una coppia motrice lievemente maggiore, il che ha un certo interesse quando si tratta di unità molto modeste. Per esempio: un 450 cmc. a valvole in testa può equivalere, in potenza assoluta, a un 600 cmc. laterali, a patto di lasciarlo girare più forte. Ma quando entrambi girano a 1000 giri, il primo renderà 4 cavalli, il « laterali » 5: nel primo caso la ripresa e il superamento della lieve salita affrontata lentamente non saranno possibili senza far uso del cambio. Come si vede da questo esempio, il guadagno di coppia motrice col valvole in testa migliora a regimi un po' brillanti: questo per le sue caratteristiche di distribuzione, di carburazione, ecc., previste per regimi più elevati, e quindi meno adatte per i regimi bassi. Esso ha, insomma, quella tal curva caratteristica più aguzza; un comportamento, come suol dirsi, più crudo, più nervoso. Il « valvole laterali » invece — se costruito con gli accorgimenti di cui in appresso — essendo eguale o poco inferiore all'altro ai bassi e medî regimi, e notevolmente inferiore alle alte velocità, risulta più dolce, più uniforme, più elastico: e con le minime cilindrate ogni sfumatura conta.

Infine, come abbiamo accennato, qualche accorgimento permette alle cilindrate più minuscole di stabilire testate a calvole laterali « corrette », senza contropartita passiva notevole: alludiamo alle cosidette forme di alta turbolenza, dove si migliora il rendimento della miscela esplosiva dando alla camera di scoppio una particolare disposizione rispetto al percorso dei gas aspirati e compressi, che ne aumenta l'omogeneità. Queste forme, di notevole estensione superficiale, e dove la candela è sempre molto eccentrica rispetto agli estremi recessi della camera di combustione, non sono prive dei difetti già esaminati nello scorso Numero, nei tipi normali: ma se le dimensioni assolute sono minime, se la distanza tra la scintilla e le più lontane particelle gassose è, in centimetri, d'ordine molto modesto (poichè la velocità di accensione dei gas è sempre quella, qualunque sia la dimensione assoluta della testa) — i difetti divengono insensibili.

Conclusione: il vantaggio economico della soluzione più semplice è contrastato da inconvenienti tanto minori, quanto minore è la cilindrata assoluta della macchina. Ecco perchè il « valvole laterali », pur declinando, conserva qualche posizione, pienamente giustificata dalla pratica.

CRISTOFORO.

La vetturetta popolare tedesca.

Da anni si sente parlare di un tipo standardizzato di automobile popolare, che il Governo tedesco farebbe studiare da specialisti, riservandosi di suggerirne la costruzione in fortissime serie a prezzi calmierati da parte delle principali Case, col vantaggio dell'immobilità del tipo per un certo periodo, e conseguente economicità costruttiva e d'esercizio, nei ricambi, ecc. — senza contare che la sola mancata concorrenza tra le Case e l'evitato disorientamento del pubblico di fronte a costose lusinghe tecniche che l'un tipo vanti sull'altro sono elementi particolarmente favorevoli ad una grande popolarità.

In pratica, tuttavia, pare che il roseo programma, che secondo i piani dovrebbe portare alla cifra tonda di 10 milioni gli automobili circolanti in Germania (il Führer ha rilevato come nessuna ragione vieti di giungere ad una densità di un autoveicolo ogni 7 abitanti, che non rappresenterà ancora la densità attuale degli Stati Uniti) — non sia di effettuazione così semplice, a giudicare dal fatto, almeno, che soltanto ora il gruppo

di Case facenti capo all'Auto Union dà notizia dei primi esperimenti, mentre la Mercedes annuncia di avere in costruzione trenta di questi veicoli destinati alle prove.

L'Auto Union ha fatto percorrere dai primi tre esemplari allestiti di questo tipo (che dovrebbe vendersi a meno di 1200 marchi) circa 50 mila km. per ogni macchina. L'ing. Porsche, intervistato, si è dichiarato pienamente soddisfatto. Egli ha inoltre fornito alla stampa qualche interessante indiscrezione sulle caratteristiche tecniche del veicolo. Più che di « vetturetta » deve parlarsi di vettura utilitaria nel senso funzionale della parola: si tratta, infatti, di una comoda quattro posti, del peso di 620 kg. in ordine di marcia, con ruote indipendenti — particolare notevole — con motore a quattro cilindri disposto posteriormente, secondo lo stile Auto Union da corsa, raffreddato ad aria anzichè ad acqua.

Ha soggiunto l'ing. Porsche che le difficoltà organizzative per gli impianti d'officina, necessari alla produzione in stile americano della nuova vettura, non permettono di prevedere il suo lancio sul mercato che nel 1938 inoltrato.

Vetture ad aria condizionata.

Come già è accaduto per altre innovazioni, la produzione automobilistica da turismo, che generalmente si vanta pedissequa dei progressi sperimentati e realizzati sulla produzione da corsa, sta invece affrontando per prima un problema che solo più tardi verrà trasferito nel campo sportivo. Così è avvenuto, come già rilevammo a titolo di esempio, per la sospensione a ruote indipendenti; e così sta avvenendo in America per il condizionamento dell'aria: elemento di lusso e di comodo oggi, indispensabile fattore domani per le vetture ermeticamente chiuse, che le esigenze aerodinamiche imporranno alle vetture da gran premio (come già hanno imposto agli aeroplani d'aviolinea), dove l'indifferenza dell'atleta-corridore alle mefitiche esalazioni dei carburanti speciali e la necessità di sottrarlo alle conseguenze fisio-psichiche di una inadatta respirazione o di una molesta temperatura, non tarderanno ad essere valutate.

Sta di fatto, comunque, che parecchie vetture americane di maggior lusso si annunciano quest'anno dotate, o dotabili a richiesta, di un completo impianto di condizionamento d'aria, nell'ipotesi che il servizio della vettura avvenga permanentemente a cristalli ermeticamente chiusi. Il condizionamento riguarda sia il mantenimento della temperatura prescelta, sia la purificazione chimica dell'aria dalle esalazioni, odori, fumo, gas viziati.

Un nuovo tipo di condizionatore, recentemente apparso sul mercato, comprende un compressore, comandato dal motore e regolato da un termostato graduabile dal conducente sulla temperatura più gradita, che fa circolare nell'interno il liquido refrigerante, il quale è pure deodorante e deumidificante. In corrispondenza della presa d'aria, che entra opportunamente filtrata, il refrigerante scorre in tubi offrenti opportune serpentine. Il sistema è integrato da un aspiratore, pure esso regolato dal termostato. Il liquido funziona esclusivamente da depuratore quando il sistema refrigerante viene sostituito dalla circolazione d'acqua calda: anche in quest'ultimo caso l'aspiratore è comandato dallo stesso termostato che regola il termosifone interno. In sostanza, l'utente non ha che da fissare l'apposito comando a quadrante sulla temperatura desiderata.

Difetto ed eccesso di luce.

La materia della fanaleria automobilistica ed i problemi del viaggio notturno sono evidentemente destinati a non aver pace. Ancora devono entrare in vigore le norme ministeriali che hanno integrato, o per meglio dire riformato, l'art. 59 Cod. Stradale, e già serpeggiano osservazioni, critiche, richieste e proposte che dovrebbero apportare nuove varianti.

Il ripetersi di mortali disgrazie autostradali, tutte occasionate dall'autocarro o autotreno lento o fermo, raggiunto da tergo dall'autovettura veloce che vi si schiaccia contro, ha fatto osservare come anche le nuove norme per la segnalazione rossa posteriore di questi pericolosi « giganti della strada », non risolvono i problemi principali, che sono: assicurare alle segnalazioni rosse posteriori una profonda penetrazione visiva anche in caso di nebbia, polvere, o fumo di scappamento dei motori a nafta — e fornire al sopraggiungente veloce l'indicazione della distanza. La luce rossa infatti ha la caratteristica di apparire sempre eguale, senza apprezzabili variazioni di brillantezza, da lontano e da vicino: frequente è il caso dell'automobilista che giudica lontanissimo, davanti a sè, il fioco lumino rosso, e che appena riacceso i fari dopo l'incrocio con la terza macchina che gli aveva impedito di spostarsi subito a sinistra, si trova a ridosso della micidiale sagoma dell'autocarro.

È conseguentemente stata affacciata la duplice proposta — che il Touring ha fatto propria, avanzandola in competente sede — di munire gli automezzi lenti e ingombranti di due distinti fanalini rossi posteriori, non più a semplice luce filtrata, ma a luce proiettata (ad es. proiettori abbaglianti tipo ciclo, o lanterne ad occhio di bue tipo ferroviario), visibili da forte distanza anche in atmosfera non limpida. I due fanalini poi andrebbero piazzati a distanza fissa, ad esempio un metro: il sopraggiungente vedrebbe dapprima un solo lume, che pian piano si scomporrebbe in due sorgenti distinte, ed avrebbe così il termine di riferimento, la base trigonometrica di misura che oggi gli manca, per valutare la distanza, via via diminuente, che lo separa dall'automezzo antistante. Meglio se tali fanali saranno alimentati localmente e non dall'impianto elettrico di bordo, per assicurarne l'accensione anche in caso di guasti della lunga conduttura, specie nel caso di rimorchi, ed a veicolo fermo per qualunque causa.

L'argomento ci porta a segnalare come, allo stesso fine di aumentare la sicurezza notturna su autostrada, risponde, sia pure indirettamente, un curioso nuovo progetto di autostrada presentato all'ultimo concorso dei Littoriali dai torinesi Brusa e Cattaneo, progetto che in parte risolverebbe sia i difetti di segnalazione rossa posteriore, come gli eccessi di luce bianca anteriore (abbagliamento). Questo tipo di autostrada è diviso in due sezioni da un'alta siepe longitudinale: i veicoli percorrerebbero la destra della semistrada di sinistra, cioè rasenterebbero sempre la siepe. È ovvio come il sistema intercetti i raggi abbaglianti del veicolo che incrocia, assai più che se i veicoli tenessero il margine esterno, alla massima distanza dalla siepe divisoria. Inoltre, in caso di nebbia, il veicolo molto veloce non avrebbe che da tenere l'estrema sinistra della via, chiaramente delimitata dai segnavia bianchi (e tanto più facile da seguire con la maggioranza delle vetture da turismo aventi la guida a sinistra) — acquistando così la quasi certezza di non trovare ostacoli improvvisi davanti a sè, nella ragionevole ipotesi che l'ingombrante autocarro sostante per riparazioni si arresti, quanto meno, all'estrema destra della sua semistrada, dove non avrà più il timore di sentir cedere la scarpata sotto il peso delle ruote, come pare che attualmente nutrano i conducenti dei massimi tonnellaggi, per giustificare la sosta a una destra molto blanda. Anche in marcia, del resto, la

guida a destra propria degli autocarri, e l'assenza di cunetta o paracarri, sostituiti dall'innocua siepe, faciliteranno il mantenimento della mano, lasciando interamente sgombra per i sorpassi la zona di sinistra, dove a loro volta le autovetture veloci non invaderanno più uno spazio spettante ai veicoli di senso contrario. In tal modo, anche se il sopraggiungente veloce scorgesse l'autocarro quasi a ridosso (il che pare da escludere, perchè non avendo più da spegnere i fari proprî per gli incroci con terze macchine lo avvisterebbe sempre tempestivamente), potrebbe sempre fare assegnamento sul possibile brusco scarto a sinistra senza provocare guai peggiori. L'idea merita, dunque, attenzione.

Altro problema notturno: il « grigio-verde ».

Oggi i militari, anche in libera uscita, vestono di grigio-verde: e mai obbiettivo fu raggiunto così integralmente come quello che si erano prefissi i creatori di questa geniale divisa: rendere chi la porta praticamente invisibile, confuso con l'ambiente circostante, inindividuabile e conseguentemente inviolabile dall'offesa nemica.

Ma perchè gli estremi si toccano, ecco che questo efficace mimetismo militare, se assicura l'invulnerabilità bellica, favorisce d'altrettanto la vulnerabilità civile. Nei viali alberati, nei corsi poco illuminati prossimi alle zone delle caserme, quando cala la sera, specialmente se piove o ha piovuto da poco e il terreno è macchiato da riflessi e zone d'ombra, o protetto dalla chioma degli alberi, scorgere un soldato in libera uscita è, per l'automobilista, arduo problema. Specialmente le reclute, in buona parte di provenienza rurale ed ignare dei pericoli urbani, propendono per l'ordine sparso, assai più che per l'ordine chiuso, senza pensare che la loro divisa color strada asfaltata impone i sudori freddi agli automobilisti in transito.

Mentre a questi ultimi non sarà mai abbastanza raccomandata la più diligente prudenza in prossimità delle caserme — che andrebbero considerate con lo stesso affettuoso riguardo delle scuole — sarebbe altrettanto opportuno che questi pericoli, e i conseguenti inviti al rigoroso rispetto della disciplina pedonale urbana, venissero divulgati nelle caserme con insistente larghezza, ad iniziativa dei sottufficiali e degli ufficiali, specialmente nei periodi d'istruzione alle reclute. Si dovrebbe convincere il soldato che il cautelarsi dalle insidie notturne della circolazione è uno stretto dovere, altrettanto imperioso quanto la disciplina militare, verso di sè, verso la Patria, verso i terzi, verso la città che lo ospita.

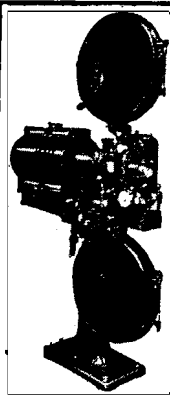
Presunzione di colpa e diligenza speciale.

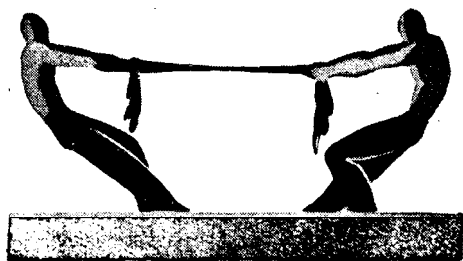
Segnaliamo, con vivo compiacimento d'automobilisti, la crescente consistenza che va prendendo la nuova lodevole tendenza giurisprudenziale a considerare il famoso art. 120 Cod. Strad. (sulla presunzione di colpa civile a carico dell'automobilista, che deve offrire la propria prova liberatoria per esimersi dalle responsabilità in caso d'investimenti) come una semplice norma procedurale che inverte l'onere probatorio, senza alterare i comuni concetti di colpa, e in particolare senza richiedere nell'automobilista quella prova di una diligenza eccezionale, astratta, irreale, che trasforma la semplice presunzione di colpa in una vera e propria responsabilità obbiettiva, non vincibile che con mezzi « diabolici ».

La nuova massima che segue è tratta da una sentenza della Corte d'Appello di Torino, estensore il notissimo studioso specializzato della disciplina circolatoria, il Consigliere Peretti Griva (« Diritto Autom. », N. 2, 1937, pag. 57): « L'obbligo di prova determinato dalla « presunzione di colpa stabilita dall'art. 120 Cod. Strad., « non è alcunchè di irragionevole, di illimitato e di « astratto, che induca la necessità di dimostrare in via « assoluta la inesistenza di qualsiasi elemento, nelle « circostanze di fatto e nel comportamento del condu- « cente, che potesse includere anche una minima colpa.

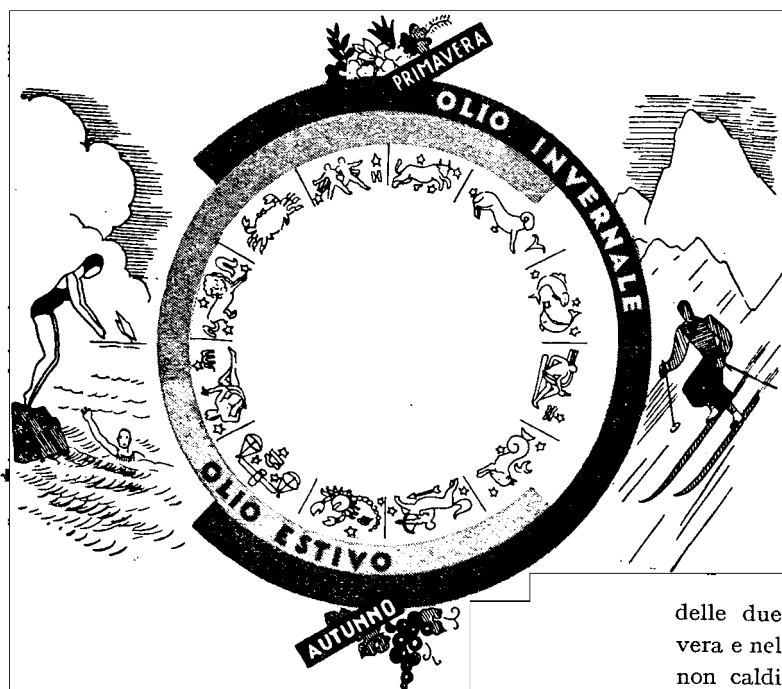
« Accertata una colpa della vittima e accertata, d'altra « parte, la condotta regolare e prudente del conducente « di un altro autoveicolo scontratosi con quello della « vittima, non è più il caso di parlare di un ulteriore ob- « bligo, nel secondo conducente, di dimostrare l'assenza « di qualsiasi colpa ».

Interessante sentenza auto-pedonale.

Il Tribunale di Milano Sez. VI, sentenziando nella causa De Michelis contro Castellazzi per risarcimento danni sofferti dal primo nell'investimento subìto ad opera del secondo, ha ritenuto che il pedone che attraversi la strada leggendo il giornale e violando così l'art. 53 Cod. Stradale, mette in atto un contegno che ben si erge come causa esclusiva determinante del sofferto sinistro; laddove l'automobilista, pur procedendo a circa 40 km.-orari, non eccessivi data la larghezza della strada, e pur non tenendo l'estrema destra, il che non era del caso data l'ampiezza della via stessa e il traffico non intensissimo, avendo provato di avere diligentemente sterzato a destra e frenato bruscamente pur senza riuscire ad evitare l'investimento, ha offerto la prova liberatoria prevista dall'art. 120 Cod. Stradale. Di conseguenza, ha respinto la domanda del pedone.

Il problema della lubrificazione semplificato dalla Fiat

E' diffusa opinione tra i profani che i meriti di un olio lubrificante si misurino dalla viscosità. Una semplice intuizione suggerisce che l'olio più viscoso conserva le sue proprietà lubrificanti, cioè quella tenacità del velo tra le superfici metalliche soggette a sfregamento reciproco, che resiste alle più violente sollecitazioni, anche a temperature molto elevate, notoriamente nemiche della coesione delle particelle d'olio tra di loro e della loro adesione ai metalli.

L'opinione è, grosso modo, esatta: sarebbe però grave errore, generalizzando, concludere sulla convenienza di adottare in ogni evenienza l'olio più viscoso. La ricetta presenta infatti un'importante contro-indicazione: l'olio molto viscoso, a motore freddo, oppone una forte resistenza alla rotazione, rendendo lento e difficoltoso l'avviamento, e incontrando nelle canalizzazioni un eccessivo freno, tanto da impiegare un tempo notevolmente lungo, dopo la prima partenza mattutina del motore, prima di distribuirsi al suo posto di combattimento. E quando vi giunge, talora è troppo tardi per l'integrità dei cilindri o delle bronzine. La posizione è già occupata dal nemico: l'attrito.

Inversamente, un olio troppo fluido raggiunge bensì rapidamente le sue sedi di lavoro, e non «incolla» il motore nelle partenze invernali, ma passa più facilmente sopra lo stantuffo, aumentando il proprio consumo, imbrattando le candele, lasciando incrostazioni carboniose, e soprattutto, alle alte temperature, rischia di rompere quel tal velo ch'esso forma tra le due parti metalliche che anelano toccarsi, e che, scacciata l'inconsistente superficie oleosa, immediatamente s'ingranano.

La virtù parrebbe dunque stare nel mezzo: non troppo viscoso, non troppo fluido. Ma tanta virtù, nei nostri climi, e con le caratteristiche dei moderni motori, non si risolverebbe che in un vizioso compromesso: l'olio esente dai difetti dell'eccessiva viscosità sarebbe sovente troppo fluido per l'uso severo del motore in condizioni difficili, e viceversa. Per questa ragione è invalso l'uso di fabbricare i principali tipi d'olio lubrificante in almeno tre gradazioni, corrispondenti ciascuna ad un dato livello medio della temperatura ambiente nella zona ove viene impiegato. Così gli olî fluidi

o semi-fluidi trovano generalmente indicazione con temperature inferiori o poco superiori allo zero: i semidensi tra i 5 e i 20 centigradi; i densi tra i 20 e i 30-35. Oltre questi massimi (regioni tropicali ed equatoriali) vengono impiegati gli speciali olî extra-densi o « coloniali ». Sistema indubbiamente logico: ma non sempre logica ed economia vanno d'accordo. Bisognerebbe che l'automobilista sostituisse puntualmente il suo olio secondo le prescrizioni del termometro, le condizioni climatiche della zona in cui viaggia, ecc.: cioè che si rassegnasse ad uno sperpero, per non dire del disturbo, praticamente intollerabile. E allora si procede per empiriche approssimazioni, sperando nella tolleranza degli eventi e nel buon carattere del motore...

Ad uscire da questa imbarazzante situazione, i tecnici della Fiat Lubrificanti si sono prefissi di migliorare le caratteristiche dell'olio da motore, in modo da allargare, per ogni gradazione, la latitudine d'impiego, e poter così ridurre il numero delle gradazioni necessarie a coprire l'intera gamma dei servizi. Problema formidabile, affrontato con la larghezza di mezzi offerta dalla Fiat, attraverso anni di ricerche e d'esperienza in laboratori specializzati, in officina e su strada.

Ed oggi il problema è risolto, per la via maestra: il nuovo *Oliofiat*, pur offrendo a caldo una grande viscosità, superiore di un vasto margine di sicurezza a quella richiesta da un motore funzionante al massimo nelle più avverse condizioni, presenta la essenziale caratteristica di un basso grado di viscosità a bassa temperatura. Insomma, a parità di temperatura in confronto con l'olio di precedente fabbricazione, il nuovo *Oliofiat* si mantiene più viscoso a caldo e più fluido a freddo.

E' stato così possibile ridurre a due — estiva ed invernale — le precedenti 4 gradazioni di olio Fiat, ognuna decisamente migliore delle due che sostituisce. Nella primavera e nell'autunno si può usare, nei paesi non caldi, indifferentemente l'una o l'altra gradazione. Dove la temperatura media non scende generalmente sotto il 10° circa — limite che distingue la preferibilità dell'uno o dell'altro olio — può addirittura impiegarsi tutto l'anno l'olio più denso. I due tipi sono distinti con « V INVERNALE » e « V ESTIVO ».

Analogo lavoro ha svolto la Fiat nello studiare i nuovi olî per motori d'autoveicoli industriali, siano essi a benzina, a nafta o a gassogeno: C INVERNALE per temperature inferiori al 10°; C ESTIVO per quelle superiori, fino a 35°. Solo per temperature medie eccezionalmente alte, quali si registrano per esempio nelle pianure delle nostre colonie africane, conviene lo speciale « C COLONIALE » ancora più viscoso.

Riassumendo: con i 2 soli tipi d'*Oliofiat* — Estivo e Invernale — la lubrificazione del motore è più razionale, ed offre un margine di sicurezza maggiore. La manutenzione del motore è più semplice e più economica.

CICLO-MOTO-TURISMO

QUATTRO GIORNI DI CICLOTURISMO TRA LE DOLOMITI

La relazione di un viaggio cicloturistico non può essere egualmente utile e interessante per tutti i Lettori che seguono questa rubrica. Infatti, tra coloro cui balenasse l'idea di ripetere alla loro volta questo viaggio, solamente i più vicini alla zona dell'itinerario potrebbero farlo, pochi essendo coloro che, soprattutto per ragioni di mezzi e di tempo, possono allontanarsi considerevolmente dalla loro residenza per effettuare escursioni in bicicletta. È tuttavia doveroso, dopo aver parlato a lungo di argomenti prevalentemente tecnici, dedicare un po' di spazio al turismo.

Allo scopo di venire in aiuto ai Lettori, di tanto in tanto presenteremo qualche itinerario schematico, scelto nelle principali regioni d'Italia, per dare ai cicloturisti una prima indicazione che li guidi alla scelta di una gita della durata di alcuni giorni, nella quale poter impiegare parte delle vacanze estive.

Non sarà inutile, intanto, una breve relazione di un viaggio-tipo, descritto succintamente e soprattutto dal punto di vista cicloturistico. Da questa relazione il Lettore, alquanto nuovo agli itinerarî di una certa lunghezza, potrà farsi una idea delle proprie possibilità. Questo, perchè l'itinerario descritto, pur svolgendosi su strade prevalentemente e notevolmente accidentate quanto a rilievo, è di un chilometraggio limitato, alla portata, cioè, di qualsiasi discreto cicloturista, anche se modestamente allenato. Non avrebbe certamente da pentirsi chi decidesse di seguirlo, in quanto l'attrattiva turistica dei Paesi in esso attraversati è grandissima. Non è affatto esagerato affermare che si tratta di uno dei più meravigliosi e mobili scenari naturali che si possano presentare a chi percorra una distanza relativamente così breve.

Al principio dell'agosto scorso, per occupare alcuni giorni di ferie, ho desiderato tornare tra le Dolomiti a ripercorrere strade già note e conoscerne di nuove. Essendo momentaneamente sprovvisto di una bicicletta ben attrezzata, ho provveduto ad « armarne » (mi si consenta l'abuso del termine marinaro) una di quel minimo necessario di accessori che la rendessero adatta all'escursione da intraprendere. Scelta rapida dell'itinerario (preghiera di dare un'occhiata alla piantina e ai profili allegati); preparazione del rotolino col disegno dei profili e l'annotazione delle distanze, delle altitudini, delle pendenze e altri dati di carattere turistico; raccolta, in valigia di minime dimensioni, di quei pochi effetti personali sufficienti per qualche giorno di assenza da casa, e caricamento della macchina fotografica, senza dimenticare le necessarie carte topografiche.

Si tratta, dunque, di un viaggio che può essere tentato anche dal cicloturista ancora poco esperto e non perfettamente attrezzato.

Scelto Bassano del Grappa a inizio dell'itinerario, che nella prima giornata doveva portarmi a Belluno, dopo 121 chilometri di corsa, mi sono recato sul luogo di partenza in ferrovia, nel pomeriggio precedente.

Consiglio l'uso della ferrovia per trasferirsi vicino alla zona che si vuole visitare, pur che non si esageri sino a fare del « cicloturismo ferroviario » e ad eccedere nella spesa; e lo consiglio specialmente per evitare di percorrere forti distanze in pianura, che stancano fin da principio. Le tariffe ferroviarie non sono eccessive per il trasporto della bicicletta come bagaglio; ad ogni modo, il cicloturista studierà, presentandosene l'occasione, ciò che gli conviene di fare.

Eccomi, dunque, di buon mattino partito solo, da Bassano. Viaggiare senza compagnia non è certamente l'ideale; tuttavia anche la solitudine ha i suoi vantaggi: il più grande è la libertà, cioè il non dover assecondare i desiderî, sia pure affini, di una seconda persona (dico di una seconda, perchè, viaggiando in bicicletta in più di due, è bene essere in numero pari e scindersi due a due). Non è poi possibile trovarsi in due pedalatori della stessa forza, sicchè spesso l'uno deve o sforzarsi o limitarsi, per restare in compagnia dell'altro.

UNA SOSTA PER RITRARRE LA FIDA BICICLETTA DI FACCIA AL POMAGAGNON

Chiusa la digressione, torno a me, che pedalo allegramente verso Primolano. La strada è ora in perfette condizioni di fondo e mi rifaccio, gustandola appieno, delle infernali condizioni in cui si trovava (per tutti i 29 chilometri) quando la percorsi un anno fa, mentre era in riparazione. Pareva un « girone » di una *Divina Commedia* riveduta e aggiornata, in cui dannare in degno

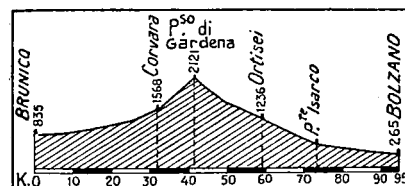
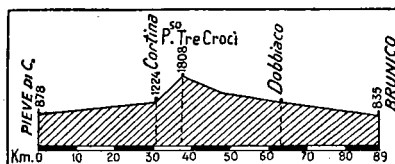
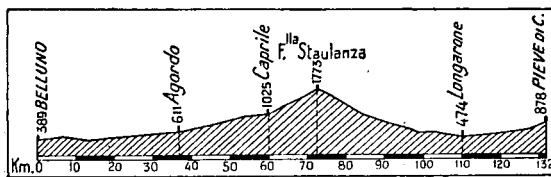
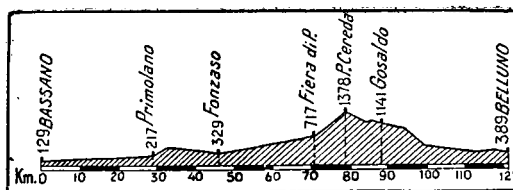
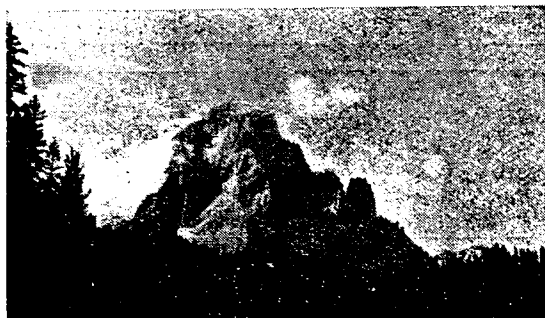
DAL PASSO DI GARDENA, SOTTO I MURAGLIONI DEL GRUPPO DEL SELLA

modo i velocipedastri indisciplinati. A Primolano si giunge senza fatica, perchè la strada sale lievissimamente, presentando, ogni tanto, anche qualche tratto di lieve discesa. Qui bisogna armarsi di buone intenzioni, mettere un rapporto basso, e attaccare la salita del Fastro. A dir la verità, la salita è un po' dura nel primo tratto, e dopo qualche chilometro è finita. Ma un po' di impeto ci vuole (lo dico per coloro che prima o poi vi si cimenteranno), perchè pensando che più oltre si troverà di peggio, il morale può abbassarsi alquanto. Giungo abbastanza celermente a Fonzaso, percorrendo la strada ora non più asfaltata (non ritroverò più l'asfalto fino a Mas, 8 chilometri prima di Belluno, ma non avrò tanto da rimpiangerlo), in lieve discesa e un po' inghiaiata. Da Fonzaso la salita si accentua gradualmente, pur restando nei limiti di un fortissimo falsopiano. E così, senza fretta, ma fermandomi a mio capriccio e concedendo la più ampia attenzione al paesaggio, giungo a Fiera di Primiero. Non ho percorso che una sessantina di chilometri, ma l'appetito, da subdolo ingannatore, ne accuserebbe qualche centinaio. Poichè mezzogiorno non è lontano e di alberghi promettenti un lauto pranzo (salvo poi amareggiarlo con un conto intonato ai luoghi e cioè « ad alta quota ») ve n'è più d'uno, ne approfitto immediatamente.

A pranzo ultimato mi dispongo subito a riprendere senza indugio il viaggio, essendo questa una buona norma da non dimenticare. A digestione inoltrata non si è più in piena efficienza, mentre, al contrario, l'esercizio della bicicletta aiuta (almeno questo succede a me, ma è opinione condivisa anche da illustri sanitari) in modo ammirevole e sollecito la digestione. Non mi ero sbagliato prevedendo durissimi gli 8 chilometri che da Fiera

di Primiero conducono al passo Cereda. Per tale distanza i 660 metri di dislivello sono già qualcosa. È poi l'ora più calda, troppo poco attenuata da qualche soffio di vento, e per giunta dispongo di un rapporto troppo alto (per quanto sia il più basso dei sei). La conseguenza è che devo percorrere qualche centinaio di metri a piedi, e me li devo subire; ma non trovo che costituiscano un titolo di disonore, anche perchè la salita al passo Cereda mi sembra una salita limite, di quelle, cioè, superabili in bicicletta solo da pedalatori allenati e buoni arrampicatori. Dal passo a Gosaldo in poi si ha quasi prevalentemente discesa, spesso fortissima, con strada inghiaiata. Ma il disegno della strada è così agevole, che si scende, con tutta sicurezza, a rotta di collo, nonostante il paradosso. Ogni tanto mi fermo, per non perdere l'occasione di ammirare il paesaggio meraviglioso delle Pale di San Martino.

Da Gosaldo infilo la strada, recentemente terminata dal Genio e perciò ancora a fondo sconnesso, ma ciclabilissimo, che conduce alla Forcella Franche. Da qui, dopo un inizio di discesa a precipizio, su strada di fondo vario, declino verso la graziosa valle del Mis, e arrivo a Belluno, ancora abbastanza presto per dare qualche occhiata alla città in cui feci tappa o transito in più d'una peregrinazione cicloturistica.

Per la seconda giornata, restando in vena di far le cose con calma, serbo fede al programma che mi porterà a Pieve di Cadore dopo 132 chilometri. Da Belluno salgo pian piano a Caprile, sulla bella strada asfaltata, risalendo senza fatica la valle del Boite. Ed eccomi alla marcia più ardua della giornata: l'ascesa alla Forcella Staulanza. Sono pochi chilometri, in parte aspri, che mi conducono relativamente fresco alla Forcella, sotto i muraglioni del Pelmo. Strada ottima, per quanto non larga, e qua e là cosparsa di ghiaia. La discesa è forte,

e tutta la vallata zoldana è percorsa in un baleno. A Longarone prendo la bella strada asfaltata, risalendo agevolmente la valle del Piave. Quattro pedalate rudi sui tornanti dopo Perarolo (facilissimi) ed eccomi a Pieve, mèta della seconda tappa.

LA STRADA SI INOLTRA NELL'OSCURO CORRIDOIO VERDE DEI BOSCHI, DAI QUALI SPUNTA IL SASSOLUNGO COL CAPO TRA LE NUBI

Il terzo giorno (il tempo è sempre meravigliosamente bello) mi avvio lungo la superba strada che conduce a Cortina d'Ampezzo. I giganti dolomitici formano un così maestoso paesaggio, che ogni altra sensazione tutt'attorno scompare. Fortunatamente si dilegua anche quella della strada in salita, che è solo un forte falsopiano, e giungo a Cortina quasi senza avvedermene. La perla delle Dolomiti merita qualche ora di sosta, e perciò mi vi indugio volentieri. Nel pomeriggio attacco i sette chilometri che conducono al passo Tre Croci. La salita è delle più aspre e anche i signori automobilisti ne sanno qualcosa. Tuttavia, nonostante l'ora caldissima, la supero tutta quasi d'un sol fiato, facendo una sosta sola al principio, col pretesto di fotografare la ormai fida bicicletta in faccia al Pomagagnon, il quale, nella mia immaginazione, sembra ammirato e stupito che, tra la lunga teoria di auto che salgono al passo, anche un povero ciclista lotti, con le sole sue forze, contro la legge di gravità. Una foto al Passo e giù per la discesa. A Misurina il lago mi è parso sornione e addormentato, e ho rimandato una sosta ad ora più propizia. Così sono sceso celermente a Dobbiaco. Poi, da qui, a Brunico.

Il quarto ed ultimo giorno mi ha offerto qualche acquazzone; ma la strada da percorrere era breve (95 chilometri) e il tempo per sostare non mancava. Corvara è raggiunta agevolmente con una salita lenta e costante. Qui, un troppo abbondante pranzo mi induce a dubitare delle mie forze per la salita al Passo di Gardena, il più alto dislivello del giro (2121 metri). Tuttavia basta un chilometro per rimettermi in sesto. Giungo al Passo abbastanza presto, ma la salita mi ha costretto a combattere duramente. Grazie al cielo, ormai, fino a Bolzano, non ho più che discesa. Dal Passo di Gardena, sotto i muraglioni del Gruppo del Sella, corre la strada bianca tra il verde. Scendo a velocità vertiginosa. Verso Plan la strada si inoltra tra l'oscuro corridoio verde dei boschi, dai quali sembra spunti il Sassolungo col capo tra le nubi. Ormai non c'è che da scendere (strada ottima) per giungere a Bolzano, ove il giro è finito, e prendere il treno di ritorno.

Ho percorso, dunque, poco più di cento chilometri, in media, al giorno, e siccome ho trovato il tempo per vedere e rivedere tutto e bene, credo di dare un buon consiglio ai miei Lettori, esortandoli a percorrere, normalmente, queste distanze giornaliere. È bene, poi, studiarsi di far coincidere il valico della giornata a circa

I CENTRI SANITARI DELL'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

Tutti sanno quale sviluppo grandioso il Governo Fascista abbia dato alle attività assistenziali intese a salvaguardare la salute fisica del popolo, a prevenirne i mali più insidiosi ed a curarli quando essi sieno già manifesti.

L'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

portando il suo contributo anche a questa superba opera sociale del Regime, ha iniziato anni addietro un vasto programma di assistenza sanitaria.
In prima linea l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, per facilitare a tutti i suoi assicurati il collaudo periodico della propria salute, ha creato per essi dei

CENTRI SANITARI

attrezzati secondo le più moderne esigenze della tecnica scientifica, ai fini ben precisi della medicina preventiva e presso di essi i medici dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni praticano GRATUITAMENTE agli assicurati in regola con i pagamenti: visite mediche periodiche, esami chimici-microscopici, misurazione della pressione arteriosa, ecc., ecc.
Sono già operanti o sono prossimi ad entrare in funzione i CENTRI SANITARI REGIONALI di ANCONA - per le Marche; BOLZANO - per la Venezia Tridentina; CAGLIARI - per la Sardegna; MESSINA - per la Sicilia e le Calabrie; MILANO - per la Lombardia; PADOVA - per il Veneto; TORINO - per il Piemonte.
I Centri dell'Istituto dispongono anche di

CONSULTORI

ove si dànno consigli d'igiene agli assicurati e si rendono loro note le norme per la prevenzione delle malattie.

ALTRE PROVVIDENZE

importanti concesse dall'Istituto Nazionale per la tutela della salute dei suoi assicurati sono le seguenti: 1) Buono gratuito di visita medica per il collaudo biennale della propria salute. 2) Facilitazioni presso specialisti: oculisti, otorinolaringoiatri, odontoiatri. Presso la Direzione Generale funziona un Gabinetto dentistico, diretto dal Prof. Beniamino De Vecchis della R Università di Roma.
Ad integrare poi tutte queste provvidenze, l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni ha inoltre iniziato da tempo la pubblicazione di LIBRI D'IGIENE.
I primi due volumi, editi in seguito al risultato di un concorso nazionale, rispondono ai titoli: «Vivere Sani» del Dr. Eschilo Della Seta e «Salute, tesoro della vita» del Dr. Prof. Oreste Bellucci. Ad essi è stata data la massima diffusione. Un terzo volume sulle MALATTIE DEL CUORE è in corso di pubblicazione e ne è autore il Dr. Eschilo Della Seta, risultato vincitore anche d questo concorso in base al verdetto di una Commissione giudicatrice composta dei professori S. E. Dante De Blasi Accademico d'Italia presidente, Dr. Giulio Galli, Dr. Antonio Sebastiani, Dr. Agenore Zeri.

PRESENTATE AI VOSTRI AMICI L'AGENTE PRODUTTORE DELL'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI CHE VI HA SERVITO BENE

metà della tappa, col rimanente in discesa, come è avvenuto nelle quattro tappe descritte (si vedano i profili).

Ho usato gomme semiballoncino da 40 millimetri, che però qualche volta mi hanno dato uno scarso *confort* ove ho trovato la strada peggiore; cambio a tendicatena e deragliatore (come ho detto, il rapporto più basso di cui disponevo era troppo forte; anzichè uno sviluppo di 4,80, come era il mio, per molte salite dell'itinerario descritto è da preferirne uno di 4,50, e anche di 4,30). Circa l'equipaggiamento mi sono serviti benissimo due maglie e un giubbetto impermeabile.

ENRICO CAPORALI.

Conversazione coi Lettori.

Per quanto sia nostra abitudine rispondere direttamente, entro i limiti del possibile, alle domande che i nostri cortesi Lettori ci sottopongono, tuttavia numerose sono ancora le lettere che attendono risposta, e parecchie le domande di interesse generale. Abbiamo perciò stabilito di dedicare, mensilmente, parte della rubrica ai problemi che più frequentemente ci vengono sottoposti e che perciò si dimostrano di più esteso interesse. Ci permettiamo tuttavia di pregare i nostri corrispondenti della massima concisione e chiarezza, evitando possibilmente di interpellarci in materie che non abbiano una qualche importanza.

Prendiamo alcuni argomenti a caso: 1° cambio di velocità. Su questo apparecchio di utilità pressochè indiscussa, anche se variamente valutata, i pareri sono assai discordi. In prima fila stanno quei Lettori (in verità non molti) che al cambio sono contrarî. Siamo d'accordo con essi, che se ne può anche fare a meno. Lo scrivente, tanto per citare l'esempio di un convinto in senso opposto, qualche anno fa ha valicato in diversi sensi tutti i passi dell'Appennino settentrionale, dalla Futa alla Scoffera, usando lo stesso rapporto adottato per la pianura (necessariamente non troppo alto e cioè sui 5,70 di sviluppo). Ha perciò fatto la più esauriente esperienza in materia. E l'esperienza insegna che il motore umano, pur essendo assai elastico, ha bisogno anch'esso di un cambio di velocità, utile a metterlo in condizioni di lavoro tali da poter dare, a seconda delle circostanze, il migliore rendimento. Anche l'uomo che cammina cambia la cadenza del passo (numero di passi per unità di tempo) e la lunghezza del passo stesso. L'uomo in salita diminuisce sia la cadenza, sia la lunghezza. La salita esige maggior lavoro, perciò il passo si fa più lento. L'uomo accorcia anche il passo, mette cioè in funzione un cambio apparentemente inesistente. Così al ciclista in salita non conviene diminuire solo la cadenza. Come il podista diminuisce la lunghezza del passo, il ciclista deve diminuire il rapporto.

In seconda fila sono alcuni Lettori che sostengono bastare due sole velocità, perchè il cicloturista non deve essere uno «scansafatiche». Ma come non essere avari non significa gettare ogni tanto denaro sulla strada, così non essere scansafatiche deve significare andar dappertutto, superare le salite anche se faticose, ecc., senza arrivare stanchi dove si può giungere, non dirò freschi, ma ancora in forze. Poichè non si può negare che un rapporto adatto permette di sfruttare meglio l'energia del pedalatore (e a volte gli consente, quando giunge al limite, di superare salite altrimenti insuperabili), se c'è la possibilità di sfruttarla montando un cambio che non dia inconvenienti, è utile farlo.

In terza fila si aduna invece la moltitudine, in parte oscillante nell'imbarazzo della scelta.

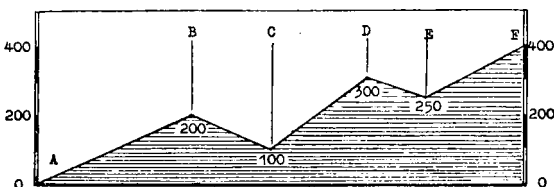
Sul tipo a tendicatena e deragliatore abbiamo già detto a sufficienza e non ci resta che ribadire i nostri concetti. Oltre l'esperienza nostra, abbiamo notato con

piacere che la grande maggioranza dei Lettori i quali ci hanno scritto in merito hanno espresso la loro adesione.

Gli altri tipi di cambio non sono molti. Mentre dei tendicatena esistono diverse marche e tipi (ma una sola Casa offre un apparecchio di una perfezione collaudata da una rinomanza mondiale), quanto al cambio automatico, unico nel suo genere, esso non è ancora in vendita da per tutto. Restano i cambi a ingranaggi nel mozzo: essi godono la nostra fiducia, salvo alcuni tipi a sviluppi enormemente differenti, e perciò in pratica poco utili. Ma il vero inconveniente consiste nella loro odierna rarità: infatti, è in commercio soltanto il tipo che porta incorporato il freno contropedale; particolare che, in generale, non lo rende accetto.

2° La guida in discesa. Parrà strano, eppure ci sentiamo in dovere di non differire la risposta a una domanda che non ci è mai stata espressamente rivolta, ma che appare implicita in una grandissima quantità di altre domande relative soprattutto ai freni (ai quali dedicheremo una « nota pratica » a parte): Come si deve guidare in discesa? « In discesa si deve guidare senza paura ». È quanto basta. Prevedo che i cortesi Lettori sorrideranno un poco e qualcuno di loro si ricorderà di quel che diceva Don Abbondio: « Il coraggio uno non se lo può dare ». Bisogna convincersi che (provando praticamente se ne ha poi la conferma) qualsiasi tipo di freno, purchè in ordine, è più che sufficiente anche se non potentissimo; che i freni vanno usati il meno possibile; che invece di fare tutta la discesa a freno serrato è più sicuro frenare, sia pure adeguatamente in anticipo, prima delle curve; che bisogna usare bene anche il freno anteriore, specialmente quando si debba frenare (cosa da evitare fin che si può) in curva; quando, infine, ci si trova a malpartito, ad esempio, per eccessiva velocità in una curva ampia, anzichè gettarsi sui freni, rompere l'equilibrio, rischiar di bloccare la ruota e sbandare maggiormente, è meglio cercare di curvare egualmente, chinandosi ancora. Pian piano si impara, e poi si capisce che la manovra è assai più sicura.

Il nostro parere, in generale, è che la discesa si deve percorrere molto allegramente, godendo quel po' di velocità che la bicicletta ci può dare, dopo avercela fatta duramente guadagnare.

Non si dimentichi, però, che la necessaria attenzione alla marcia ci distoglie, durante la discesa, dal paesaggio. Ogni tanto, quindi, è bene fermarsi.

Per ultimo, una domandina, assai semplice in sè, rivoltaci da un Lettore fiorentino che ci ha scritto le due lettere più interessanti da noi ricevute. Che cosa significa, percorrendo un itinerario, affermare d'aver superato un certo dislivello complessivo? L'esempio della figura chiarirà l'argomento meglio d'ogni discorso. Chi deve andare, poniamo, da A a F, fa prima la salita da A a B (superando un dislivello di 200 metri); poi scende a C e da C sale a D (superando 200 m.); poi scende in E e da qui sale ad F (superando 150 m.). Complessivamente ha, dunque, superato: $200+200+150 = 550$. Per andare da A a F si deve, quindi, superare un dislivello totale di 550 metri. In F, si è a un'altezza di 400 metri, ma per giungervi si è percorsa tanta strada in salita che, senza le due discese intermedie, si sarebbe giunti a 550 metri di altitudine.

e. cap.

Turismo motonautico.

Dallo sport al turismo. A questa aspirazione deve volgere, per alti fini etici, estetici ed industriali, la cura costante di chi presiede alle attività sportive che hanno per base i mezzi di trasporto. Le stesse competizioni a lungo percorso, sieno la Mille Miglia o la Milano-Taranto o la Pavia-Venezia fluviale — che avrà luogo il 14 giugno — adempiono, infatti, assai bene, alla propaganda turistica, attraverso alla manifestazione sportiva.

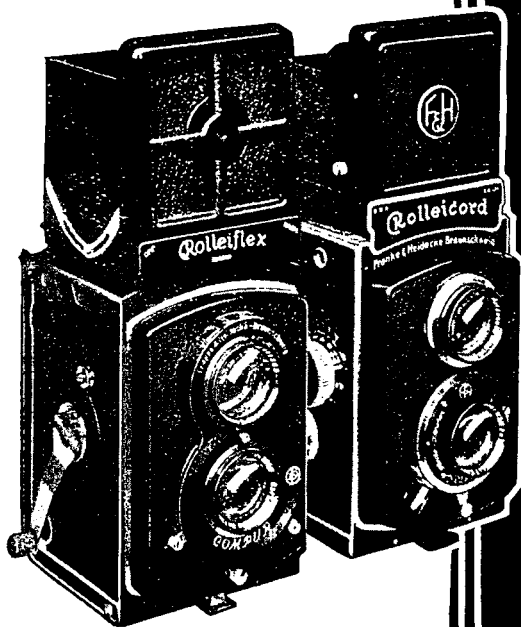
In tema motonautico abbiamo visto un sano criterio turistico affermarsi nel recente Salone della Nautica alla Fiera di Milano. Nell'arena centrale del Palazzo dello Sport, ove erano raccolti, attorno allo storico Mas 94 della « Beffa di Bucari », le imbarcazioni a remi, a vela ed a motore e gli apparecchi che ne assicurano la propulsione meccanica veloce o utilitaria, era evidente la tendenza al miglioramento economico-industriale della costruzione specialmente dei piccoli fuoribordo, dei motori Diesel, degli scafi di modico prezzo.

Accanto ai modelli di eccezione, alle imbarcazioni di grande pregio dalle finiture lussuose e dal massimo conforto, si delineano le barche da diporto di alta efficienza e di prezzo accessibile. E non solo il fuori bordo, ma anche il motore entrobordo di cilindrata limitata (tra il litro e mezzo ed i tre litri) acquista crescente diffusione a beneficio di un turismo nautico più solido, più integrale. L'applicazione del più popolare motore d'automobile agli scafi ha fatto sorgere la « Balilla del mare », il cui prezzo, oggi, per una imbarcazione a cinque posti, attrezzata di tutto punto, con parabrezza ed avviamento elettrico, può scendere a dodicimila lire; un bel *dinghi* per fuori bordo costa intorno alle tremila lire, e con meno di ventimila lire si hanno dei motoscafi entrobordo a quattro posti, capaci di raggiungere i quaranta all'ora.

La tecnica tedesca ci ha mandato i fuori bordo laterali; quella americana i motori di minima cilindrata, da 77 cmc. e persino da 33 cmc., un motorino monocilindrico che pesa in tutto sette chili ed è capace di sviluppare quasi un cavallo di forza motrice. Ma in motonautica, come nel motociclismo o nell'automobilismo, siamo dell'opinione che non si debba sempre apprezzare il « troppo piccolo »: il turismo ha le sue esigenze e le macchine, soprattutto quelle destinate a impieghi pratici o utilitari, non debbono mai essere sovrasollecitate.

Noi e il « Tour ».

L'attività ciclistica per tutto il mese di maggio è stata occupata dalla disputa del Giro d'Italia, trionfalmente concluso a fine mese a Milano, donde la carovana era partita l'8 maggio. Più che i risultati è interessante mettere in evidenza la nuova fresca vitalità che ha animato la vecchia gara, lo spirito ardente dei nostri corridori, la passione innovatrice degli organizzatori, che per la prima volta hanno ammesso in corsa gruppi non asserviti alle case costruttrici, e l'entusiamo della folla; in una parola, l'eterna giovinezza della bicicletta. L'interesse degli appassionati si polarizza ora — in attesa della disputa del campionato nazionale professionisti, che quest'anno avverrà a fine giugno in una prova unica — sulla preparazione per il Giro di Francia. La Federazione è entrata, infatti, nell'ordine di idee di completare il nostro contributo alle corse estere, che già prevedeva la partecipazione ai giri di Svizzera e di Germania, con l'intervento al « Tour ». Ci piace rilevare che questa partecipazione alla più lunga corsa europea a tappe avviene spontaneamente, dettata dal più squisito senso sportivo, dopo che gli organizzatori francesi hanno mostrato l'alta considerazione nella quale essi tengono il ciclismo e lo sport fascista in genere.

Ccc.

ALI NEL CIELO

Nuove vittorie dell'Ala Fascista.

A pochi giorni di distanza dei primati di velocità su 100 e 1000 chilometri battuti dall'Ing. Niclot, l'aviazione italiana conquista due nuove brillanti vittorie: merito dei suoi audaci piloti, dei suoi geniali costruttori, delle sue industrie.

Un idrovolante trimotore « Cant Z. 508 », pilotato da Mario Stoppani, partito dall'idroscalo di Monfalcone con un carico utile di dieci tonnellate, ha raggiunto la quota di 4863 metri, battendo il primato internazionale di altezza per idrovolanti, con carico di dieci tonnellate, ed il primato internazionale del più grande carico trasportato ad un'altezza di 2000 metri per idrovolanti. Il primato precedente di altezza era detenuto dai piloti russi Riabelik e Illinski, che l'8 dicembre 1936 avevano raggiunto, con dieci tonnellate di carico utile, la quota di metri 1942, usando un apparecchio « ANT 22 », munito di sei motori della potenza di ottocento cavalli ciascuno. Il primato per il più grande carico a 2000 metri di altezza era tenuto dagli Stati Uniti d'America con apparecchio « Sikorsky S. 42 », quadrimotore, della potenza di 670 CV. ciascuno, che il 17 maggio 1934 aveva raggiunto la quota di 2000 metri, con 7533 chilogrammi di carico. Il primato russo è stato, quindi, battuto con uno scarto di 2921 metri, quello americano con uno scarto di 2467 chilogrammi.

L'idrovolante « Cant Z. 508 » — progettista Ing. Zappata — è un apparecchio militare munito di tre motori Isotta Fraschini « Asso II RC 40 », di 836 CV. ciascuno.

Un anfibio da trasporto bimotore « Macchi C. 94 », della potenza complessiva di 1500 CV., pilotato da Giuseppe Burei e da Enrico Rossaldi, partito dall'aeroporto di Varese con un carico utile di kg. 1000, ha raggiunto la quota di m. 6432, battendo così il primato internazionale di altezza, con carico di 1000 chilogrammi, per apparecchi anfibi (Classe C *ter*).

Il primato precedente era detenuto dagli Stati Uniti con un anfibio « Sikorsky S. 43 », munito di due motori della potenza di 750 CV. ciascuno, che il 24 aprile 1936 raggiunse la quota di m. 5982.

L'apparecchio « Macchi C. 94 » — di cui diamo dettagliata descrizione in questa stessa rubrica — sarà adibito al trasporto passeggeri sulla linea Roma-Ancona-Zara, gestita dall'Ala Littoria.

Il 1° maggio, un idrovolante trimotore « Cant Z. 508 », pilotato da Mario Stoppani e dall'Ing. Antonio Majorana, conquistò i primati internazionali di velocità su 1000 e 2000 chilometri di percorso con 5000 kg. di carico commerciale (classe « C. Bis »), realizzando rispettivamente sulla base di 1000 km. la velocità media di km.-ora 251,889 e sulla base di 2000 km. quella di km.-ora 248,412. Il volo si svolse sul circuito Grado-Rimini-Ancona-Grado. L'apparecchio entrò in pista alle ore 8,58' 30" e ne uscì alle ore 17,1' 34".

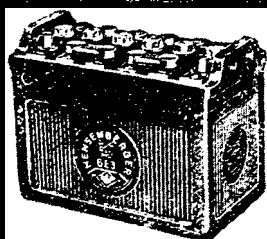
Il mattino del 7 maggio, il ten. col. Mario Pezzi, comandante del Reparto Alta Quota, partì in volo dall'aeroporto di Montecelio (Guidonia) con un apparecchio Caproni 161, munito di motore Piaggio P X I R C 72 e raggiunse la quota di 15.655 metri, battendo così di metri 432 il primato di altezza tenuto dall'Inghilterra con metri 15.223, raggiunto il 28 settembre 1936 dal pilota Swain, con apparecchio Bristol, motore Bristol « Pegasus ».

Da Roma ad Addis Abeba in dodici ore.

Presso le officine Fiat sono in costruzione alcuni grandi aeroplani da adibire al trasporto di viaggiatori, posta e bagagli. Essi costituiranno una nuova ragione di potenza per l'Italia e l'Impero. I 4500 chilometri che distano da Roma ad Addis Abeba potranno essere percorsi in poco più di 12 ore, con quadrimotori di potenza superiore ai 1000 cavalli, una portata di 50 passeggeri ed una capacità di carico di 30-35 tonnellate.

Questi nuovi colossi dell'aria saranno muniti di strumenti di navigazione di eccezionale potenza: avranno un raggio di azione e di autonomia di 3-4 mila chilometri, con un semplice scalo intermedio. Il loro interno sarà dei più confortevoli. Verrà così risolto il più urgente problema del rapido collegamento dell'Italia col suo Impero e quindi quello della valorizzazione delle terre conquistate. È superfluo aggiungere che tutto il materiale sarà italiano.

Il valido contributo dell'aviazione alla costruzione delle strade dell'Impero.

Per la costruzione delle strade dell'Impero vengono impiegati, con molto profitto, gli aeroplani per il trasporto di materiali. I primi esperimenti sono stati effettuati con successo durante la costruzione di parte della strada Assab-Dessié, che attraversa la Dancalia e in particolare la zona di Sardò. Il trasporto di materiale nella zona di Sardò, a mezzo di autocarri, si presentava assai difficile per il terreno sabbioso e mobile sul quale corre appunto l'attuale pista. Si è pensato, quindi, di utilizzare a questo scopo alcuni aeroplani, i quali trasportano sino a 20 quintali di carico, percorrendo in due ore la distanza per la quale un veloce autocarro avrebbe impiegato cinque giorni. Ogni aeroplano fa due viaggi al giorno.

L'anfibio bimotore « M. C. 94 ».

APPARECCHIO ANFIBIO DA TRASPORTO « M. C. 94 »

Il Registro Italiano Navale ed Aeronautico ha recentemente omologato il tipo anfibio Macchi, bimotore, « M. C. 94 », che nella versione idrovolante era già stato omologato e presta ora servizio sulle linee adriatiche dell'« Ala Littoria ». Entrambi i tipi hanno 12 posti per passeggeri. La velatura e lo scafo sono identici, come eguali sono i motori sistemati superiormente all'ala — che è monoplana a sbalzo — su due incastellature indipendenti. Le eliche sono metalliche a passo variabile in volo, tipo d'Ascanio. Le ruote sono portate da bracci che possono ruotare intorno ad un asse attraversante lo scafo: in volo o in ammaramento, i bracci delle ruote vengono ritirati mediante rotazione di 180°, che porta le ruote a ritrarsi in appositi alloggi praticati sul bordo d'attacco delle ali. Si notino i seguenti dati caratteristici del « Macchi C. 94 » (progettista ing. Castoldi):

apertura alare	m.	22,93	peso a vuoto.......	kg.	5800
lunghezza...........	m.	16,17	peso totale.........	kg.	7800
altezza (con carrello sollevato)	m.	5,45	veloc. mass. a m. 1000	km./h.	286
superficie portante ..	mq,	76 —	salita a m. 1000 ...		3′ 05″
			quota tangenza prat.	m.	5800

Il traffico sulla linea aerea dell'Impero.

Il traffico sulla linea aerea che unisce l'Italia all'Africa Orientale Italiana è sempre intenso in ambedue i sensi. Gli apparecchi partono sempre al completo tanto dagli aeroporti dell'Impero che da Roma. Particolarmente intenso è stato il servizio di trasporto del corriere postale durante le feste di Pasqua. Si calcola, infatti, che in tale occasione siano state trasportate dall'Italia all'Impero sugli aerei dell'« Ala Littoria » non meno di centocinquantamila lettere.

I nuovi orari delle linee dell'Impero.

Sono entrati recentemente in vigore i nuovi orari delle linee aeree dell'Impero.

Orario linea dell'Impero:

Mart. Giov. Sab.	↓	↑ *Sab. Mart. Giov.*
10,15	p. Roma .... a.	pomeriggio
mattino	a. Siracusa .... p.	mattino
mattino	p. Siracusa .... a.	mattino
pomeriggio	a. Bengasi .... p.	alba
Merc. Ven. Dom.		*Ven. Lun. Merc.*
alba	p. Bengasi.......... a.	pomeriggio
mattino	a. Cairo .... p.	mattino
mattino	p. Cairo .... a.	mattino
pomeriggio	a. Wadi Halfa ..... p.	alba
Giov. Sab. Lun.		*Giov. Dom. Mart.*
alba	p. Wadi Halfa ..... a.	pomeriggio
mattino	a. Chartum .... p.	mattino
mattino	p. Chartum .... a.	mattino
mattino	a. Cassala .... p.	mattino
mattino	p. Cassala .... a.	mattino
pomeriggio	a. Asmara .... p.	7 —
Ven. Dom. Mart.		*Merc. Sab. Lun.*
7 —	p. Asmara .... a.	mattino
mattino	a. Dire Daua ...... p.	mattino
mattino	p. Dire Daua ...... a.	mattino
mattino	a. Addis Abeba .... p.	7 —

Orari delle linee interne dell'Africa Orientale I.

Linea Asmara-Dire Daua-Mogadiscio (bisettimanale):

Martedì Venerdì	↓	↑ *Mercoledì Sabato*
6,30	p. Asmara .... a.	12.30
9,30	a. Assab........... p.	9,30
10 —	p. Assab........... a.	9 —
12,30	a. Dire Daua ...... p,	6,30
Mercoledì Sabato		*Martedì Venerdì*
6,30	p. Dire Daua ...... a.	13,40
9,30	a. Gorrahei .... p.	10,40
10 —	p. Gorrahei .... a.	10,10
11,15	a. Belet Uen ...... p.	8,55
11,35	p. Belet Uen ...... a.	8,35
13,40	a. Mogadiscio...... p.	6,30

Linea Asmara-Assab-Gibuti (bisettimanale):

Giovedì Domenica	↓	↑ *Lunedì Sabato*
6,30	p. Asmara .... a.	11 —
9,30	a. Assab .... p.	8 —
10 —	p. Assab .... a.	7,30
11 —	a. Gibuti.......... p	6,30

Linea Addis Abeba-Dire Daua-Gibuti:

Tutti i giorni eccetto Domenica	↓	↑ Tutti i giorni eccetto Sabato
7,30	p. Gibuti .... a.	10,40
9,30	a. Dire Daua ...... p.	8,40
10,—	p. Dire Daua ...... a.	8,10
11,40	a. Addis Abeba .... p.	6,30

Aviolinea Trieste-Brindisi.

È stata recentemente inaugurata la nuova linea aerea Trieste-Brindisi, gestita dalla Società anonima « Ala Littoria », linea che unisce le due città in sole tre ore di volo a percorso trisettimanale, con partenza da Trieste ogni lunedì, mercoledì e venerdì alle ore 6, e da Brindisi ogni martedì, giovedì e sabato alle ore 12,45, in coincidenza con le linee aeree Brindisi-Atene-Rodi e Brindisi-Tirana-Salonicco.

Una pubblicazione della Regia aeronautica.

A cura del Ministero dell'Aeronautica, è stato pubblicato, in 10.000 esemplari, il volume dal titolo: « L'aviazione negli scritti e nella parola del Duce ».

In circa 200 pagine sono raccolti gli scritti e i discorsi di Mussolini, che si riferiscono all'Arma Aeronautica, a cominciare dall'articolo dedicato a Latham, che comparve, nel luglio 1909, sul « Popolo di Trento », diretto da Cesare Battisti, sino alle parole, rivolte il 3 novembre XV agli ufficiali, sottufficiali ed equipaggi degli stormi schierati sul « Campo della Promessa » a Lonate Pozzolo.

Da una data all'altra spazia tutto il vasto panorama di ciò che il Duce ha pensato ed ha voluto perchè l'Aeronautica Italiana raggiungesse la potenza e la gloria odierna.

Il collegamento aereo tra l'Italia e la Terra Santa.

È stata inaugurata nell'aprile scorso l'aviolinea Brindisi-Palestina, servita da idrovolanti S. 66.

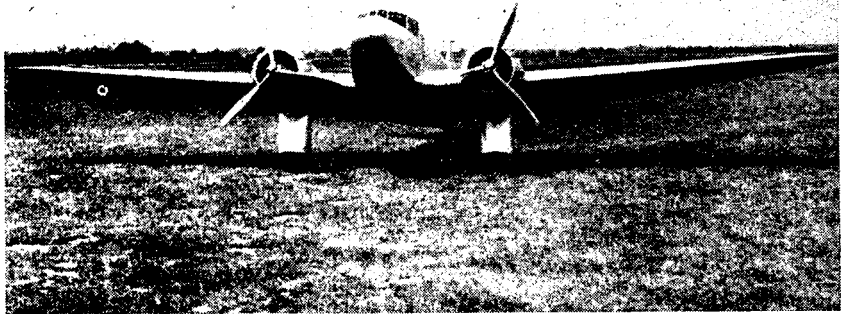
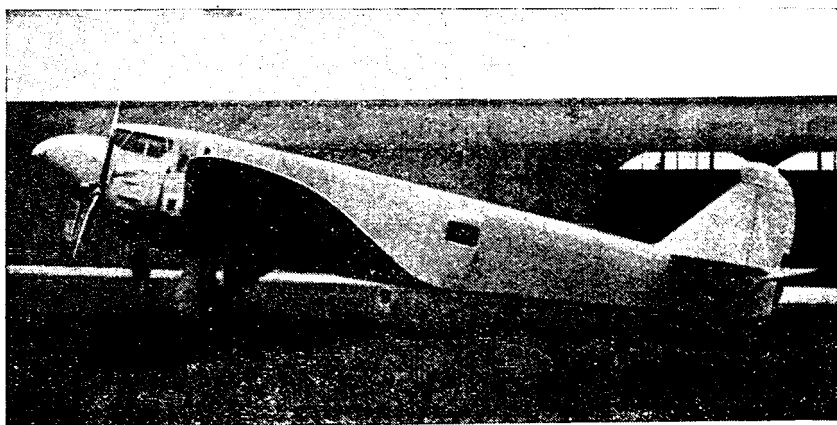
Nel viaggio inaugurale l'idrovolante recava a bordo un crocifisso donato per la circostanza dal Patriarca di Gerusalemme alla direzione dell'« Ala Littoria ». Per l'inizio del collegamento aereo tra l'Italia e la Terra Santa il Pontefice aveva inviato un messaggio augurale e impartita l'apostolica benedizione.

Prossima linea aerea Italia-Sud America.

Oltre alle tre linee che uniscono il Brasile con l'Europa e gli Stati Uniti, presto faranno capo a Buenos Aires le linee aeree intercontinentali dell'Italia e dell'Inghilterra. Quest'ultima annuncia prossima la istituzione di un servizio aereo rapido da Londra (via Tangeri-Natal) a Rio de Janeiro, per passeggeri e merci.

Quanto all'Italia sembra siano stati portati a termine gli studi per la tanto attesa linea aerea diretta Italia-Sud America, linea che sarà dotata di grandi trimotori, i quali collegheranno l'Italia con Buenos Aires, in modo da superare i consimili servizi aerei dell'« Air France » e della « Luft Hansa ».

Linea aerea Torino-Parigi.

È stata recentemente inaugurata la nuova linea aerea Torino-Parigi, in collegamento con la linea Venezia-Milano. Il servizio di collegamento aereo si effettuerà trisettimanalmente, con partenza da Torino nei giorni

APPARECCHIO DA TRASPORTO « FIAT APR 2 »

APPARECCHIO DA TRASPORTO « FIAT APR 2 »

di martedì, giovedì e sabato alle ore 10,05, e arrivo a Parigi alle ore 12,35. Le partenze da Parigi si effettueranno nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì alle ore 12,55, con arrivo a Torino alle 15,25.

Sono stati predisposti, inoltre, in coincidenza col nuovo servizio, collegamenti trisettimanali con Vienna e Budapest, con partenza da Torino alle ore 16,35 e arrivo a Torino alle ore 17,35 nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì.

La nuova linea sarà servita dai velocissimi bimotori Fiat « A.P.R. 2 ».

Apparecchio stratosferico da combattimento.

È in costruzione presso gli stabilimenti aeronautici Lockhead, per conto del Governo degli Stati Uniti d'America, un apparecchio da combattimento particolarmente attrezzato per la stratosfera. La costruzione è pressochè ultimata ed i voli di collaudo saranno iniziati tra breve. Se essi daranno i risultati desiderati, gli Stati Uniti avranno un apparecchio da combattimento con caratteristiche nettamente superiori ai tipi esistenti.

La gara aerea New York-Parigi sospesa.

È noto che una gara aerea New York-Parigi era stata indetta dalla Francia nella ricorrenza del decimo anniversario della trasvolata atlantica compiuta da Lindbergh.

L'iniziativa aveva destato ovunque vivo interessamento e calorose adesioni.

Senonchè, si apprende ora che la gara è stata sospesa. Le ragioni sembra siano dovute al fatto che le Nazioni concorrenti non hanno ancora pronti gli apparecchi destinati alla gara. L'Italia, invece, aveva già perfettamente a punto 9 apparecchi, tutti efficienti e perfettamente capaci di affrontare la prova con successo. La Reale Unione Nazionale Aeronautica ne aveva già predisposto l'iscrizione.

Linee aeree francesi.

Il Ministero dell'Aria francese ha recentemente autorizzato l'esercizio delle seguenti linee aeree:

Parigi-Londra (per l'anno 1937), gestita dalla Società « Air Dispatch and Commercial Air Hire »;

Croydon-Deauville (per i mesi luglio e agosto 1937), gestita dalla Società « Channel Air Ferries Ltd., Shoreham-by-Sea (Sussex) »;

Londra-Parigi (servizio regolare), gestita dalla Società « British Airways Ltd. » di Londra;

Londra-Parigi (servizio regolare passeggeri e merci), gestita dalla Società « Wrightways Ltd. Airport of London-Croydon ». La Società stessa è autorizzata ad esercire i seguenti servizi:

trasporto giornali da Parigi a Londra,
trasporto passeggeri da Londra a Tours,
trasporto passeggeri da Londra a Touquet.

Servizi aerei transantlantici.

Per assicurare il funzionamento del servizio aereo della « Luft Hansa » sulle linee postali dell'Atlantico del Nord, il Ministero delle Poste e Telegrafi germanico ha destinato i piroscafi *Schwabenland* e *Friesenland* a servire da catapulta durante i prossimi voli che uniranno gli Stati Uniti d'America all'Europa. Lo *Schwabenland* stazionerà al largo di Nuova York ed il *Friesenland* ad Horta, nell'isola Faial del gruppo delle Azzorre, alla distanza di circa 4000 chilometri l'una dall'altra nave, distanza che sarà coperta dagli aeroplani senza scalo.

L'aviazione del Canadà.

Il Governo del Canadà ha recentemente assegnato importanti ordinazioni di materiale bellico.

Ottantaquattro aeroplani sono stati ordinati a stabilimenti canadesi a Ottawa, Montreal, Toronto e Fort Erie.

Altri 18 apparecchi d'addestramento sono stati contemporaneamente ordinati all'estero.

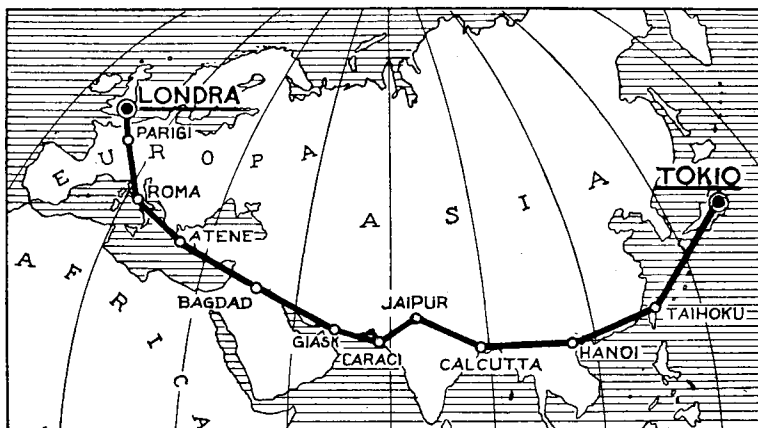
L'aviazione per la caccia ai montoni.

A causa dei danni considerevoli arrecati alla vegetazione da una grande quantità di montoni viventi allo stato selvaggio nelle regioni forestali e montagnose dell'isola Hawaii, le autorità del luogo hanno dovuto ricorrere all'opera dell'aviazione per esplorare quei terreni particolarmente difficili all'accesso.

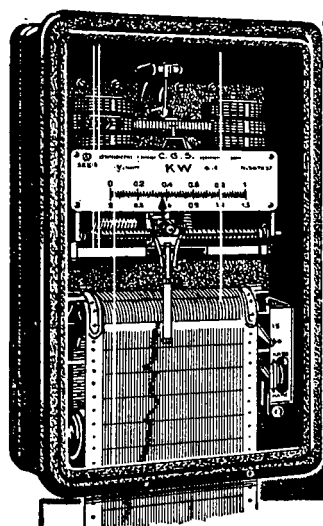
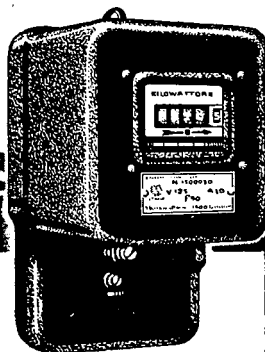
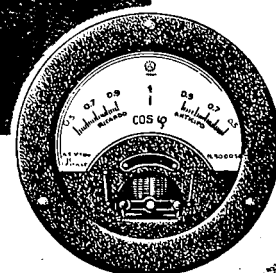
I primi voli d'esplorazione hanno permesso di determinare ove si trovano le mandrie e di iniziare gli studi per l'esecuzione di una caccia bene organizzata.

Il fulmineo volo Tokio-Londra.

Il volo recentemente portato a compimento dai nipponici ingegneri Kenji Gukakosi e Masaaki Sinuma sul tragitto Tokio-Londra segna una pagina gloriosa nella storia dell'aviazione.

I due piloti, a bordo di un monoplano monomotore da 500' cavalli, battezzato « Vento di Dio », lasciarono Tokio il giorno 6 aprile alle ore 18,20' (meridiano di Roma) e raggiunsero Londra il giorno 9, alle ore 15,38'

(tempo di Roma), compiendo così l'intero percorso in 3 giorni, 21 ore e 18 minuti, con un vantaggio di 6 ore e 42 minuti sul tempo preventivato di 100 ore.

Nel tratto Tokio-Parigi i due aviatori nipponici hanno battuto il precedente campionato sullo stesso percorso, detenuto da 14 anni dalla Francia con il volo di 6 giorni e 20 ore compiuto da Costes e Le Brix.

Il campionato è stato migliorato di ben 72 ore e 42 minuti.

VARIE

La guerra sul mare.

A cura dell'Ufficio Storico della R. Marina ha veduto testè la luce un volume dell'Ammiraglio di Divisione Oscar Di Giamberardino, intitolato «*L'arte della guerra in mare*», che segnaliamo volentieri ai nostri lettori per l'importanza della materia e i fini della trattazione.

Il libro (444 pag. in 8° gr., L. 20; per i Soci del T.C.I. che lo richiederanno al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina - Ministero della Marina - Roma, L. 15), svolge con profondo acume i fondamentali argomenti della guerra sul mare e riesce a precisare i concetti sostanziali della preparazione e dell'impiego delle forze navali con persuasiva efficacia, che fa di queste pagine una fonte di ispirazioni a cui possono egualmente attingere gli uomini di azione e gli uomini di pensiero, trovandovi i primi l'indirizzo a bene operare e gli altri lo spunto a meditare con giusta valutazione della realtà.

Le idee che vi si svolgono non sono affogate in prolissi esempi storici; anzi, i riferimenti alle esperienze del passato sono volutamente brevi, sintetici e conclusivi. Nè l'opera si rivolge ai soli ufficiali di Marina, bensì anche a quelli delle altre forze armate, poichè le idee generali che si estendono a tanta parte della trattazione, sono applicabili egualmente alla guerra terrestre e a quella aerea.

Questo felice aggiornamento della dottrina bellica marittima potrà interessare anche gli uomini politici e in genere tutte le persone colte, che desiderino farsi un'idea precisa sui problemi sostanziali della guerra, siano essi strategici, tattici od organici. Un notevole sviluppo è dato alle «Relazioni fra la politica e l'arte della guerra», e la trattazione si chiude con un capitolo sull'«Arte del comando» imperniata sulla perfetta conoscenza della psiche umana e dei valori intellettuali e morali.

Lo stile personalissimo, suggestivo ed efficace manifesta una limpida onestà di intendimenti e una fede sincera che si trasfonde in chi legge, destando l'impressione che si tratti di un solido contributo alla conoscenza di problemi capitali per il nostro Paese.

In Cirenaica, coi reparti indigeni.

In edizione fuori commercio è uscito a Bengasi, per i tipi dello stabilimento tipografico Fratelli Pavone, un interessante volume del Ten. Col. Dott. Vittorino Braida, Capo di Stato Maggiore del Regio Corpo Truppe Coloniali della Cirenaica, volume dal titolo: «*Memoria per l'Ufficiale dei Reparti indigeni della Cirenaica*».

A caratterizzare il lavoro basta ciò che ne dice in prefazione il Generale di Brigata Guglielmo Nasi, e cioè che l'Autore «ha pienamente raggiunto lo scopo... di fornire agli ufficiali, chiamati a svolgere la loro attività professionale in Libia, il mezzo di poter acquistare le cognizioni indispensabili per attendere proficuamente ai loro compiti, nonchè la possibilità di approfondirle e completarle». Non solo, ma il libro — e questo lo rende di utile e gradita lettura a tutti — tratta assai bene e compiutamente della vita indigena in Cirenaica, e in appendice offre persino, in sintesi, un cenno assai chiaro della storia del Paese, di cui gli Italiani hanno tanto interesse a conoscere il volto e l'anima.

A proposito di «turismo gastronomico».

A proposito di *Turismo gastronomico*, di cui ci occupammo nello scorso numero, diamo notizia di un volume uscito testè a Londra (Chatto & Windus, 1937), dal titolo *Good Food from Italy*, a cura della Contessa MORPHY, in cui questa distintissima amica dell'Italia ha raccolto un'ampio ricettario di cucina all'italiana, con un criterio di scelta fra le più tipiche specialità regionali, che merita la più ampia lode.

A R T E

Mons. G. B. MANNUCCI. – *Pienza, Arte e storia.* – Terza edizione ampliata e corretta con 90 illustrazioni. – Stabilimento S. Bernardino, Siena 1937-XV: L. 20.

La serena visione della città toscana si riflette interamente in queste pagine del suo appassionato illustratore. In esse, infatti si compenetrano, completandosi e illuminandosi a vicenda, la storia del grande pontefice umanista Pio II, quella della città in cui nacque e gli splendori dell'arte onde ogni pietra della vaghissima gemma della Val d'Orcia sembra assumere un suo proprio rilievo.

In questo prezioso volume, che è anche un repertorio completo di notizie sull'argomento, piace rilevare, dopo i maggiori capitoli, quelli dedicati agli Statuti della città, alla sua cronistoria, nonchè i tre capitoli sui dintorni: Monticchiello, Spedaletto, S. Anna in Camprena. Vaghezza di luoghi e visioni d'arte che ricingono la città, ancora viva e splendente nel nome e nella gloria del Piccolomini.

PALLADIO. – *Rivista di Storia dell'Architettura.* – Hoepli, Milano 1937-XV; fasc. I: L. 12.

Sotto l'auspicio di un nome glorioso nell'Arte architettonica si presenta questa nobile signorile rivista, caratterizzata magnificamente, fin da questo primo numero, da due articoli che vorremmo chiamare essenziali. Uno di essi, dovuto all'architetto Gustavo Giovannoni, studia le rovine di Leptis Magna, le quali, come dice l'A., sono « una delle più vaste e organiche sistemazioni urbanistiche dell'antichità » e delle più solenni del mondo romano. I gloriosi avanzi sono considerati in relazione con lo sviluppo ulteriore dell'arte e specialmente con l'architettura del Rinascimento.

Notevolissima in questo studio la constatazione che le 99 arcate del Foro di Leptis Magna poggiavano direttamente sui capitelli; disposizione questa che finora si riteneva applicata per la prima volta — quanto ai grandi organismi architettonici — nel palazzo imperiale di Spalato. È un duro colpo, quindi, portato alla teoria dello Strzygowsky. Persuasivi e suggestivi, inoltre, i confronti che l'A. fa seguire tra i porticati della dissepolta città e le quattrocentesche logge fiorentine.

Il secondo articolo di rilevante importanza studia le chiese secentesche di Napoli con la profonda e minuta conoscenza storica che distingue gli scritti del Prof. Gino Chierici, Soprintendente all'Arte Medioevale e Moderna delle Province Lombarde. Acutamente è colta l'essenzialità di forme delle diverse chiese considerate, e messo in rilievo lo sviluppo logico anche delle audacie costruttive.

La ricchezza delle fotografie, delle piante, degli alzati, degli spaccati, dei particolari aggiunge un singolare pregio alla pubblicazione, che si chiude coi rilievi diligentissimi di un gioiello quasi ignorato — S. Maria di Portonuovo, nei dintorni di Ancona —, con appunti varî (gustosissimi i disegni di Carlo Ceschi di cortili e di vie di città pugliesi), notizie, commenti, bibliografia.

MINISTERO DELL'EDUCAZIONE – NAZIONALE DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI. – *Catalogo delle cose d'arte e di antichità d'Italia.* – *Assisi.* A cura di Emma Zocca, Libreria dello Stato, Roma 1936-XIV, pag. 383, moltissime illustrazioni: L. 90.

"Nulla di più triste del "consommé" inflitto da molti grandi Alberghi ai clienti desiderosi di saporosi risotti e di fragranti pastasciutte che fra l'altro invogliano a bere i nostri eccellenti vini italiani".

...letizia di Cibi e di Vini al **RISTORANTE TOURING**
dove si rinnova la più schietta tradizione dell'ospitalità italiana

RISTORANTE TOURING LE MIGLIORI SPECIALITÀ DELLA CUCINA REGIONALE I CLASSICI PRODOTTI DEI VIGNETI ITALIANI
IN UN AMBIENTE NUOVISSIMO, DOTATO DEI PIÙ MODERNI IMPIANTI DELLA TECNICA GASTRONOMICA

RISTORANTE TOURING LA GRIGLIA E LO SPIEDO, COME NELLE ACCOGLIENTI TRATTORIE DEL BUON TEMPO ANTICO

SI COMPLETA COSÌ LA GRANDIOSA ATTREZZATURA DELL' **ALBERGO TOURING**

MILANO — VIA I. U. TARCHETTI N. 2
TELEFONI: 65-653/4/5/6/7

225 Camere - 60 Bagni - Ufficio Postelegrafico - Bar
Autorimessa propria nell'Albergo - Parrucchiere

TRA I LIBRI

ETTORE FABIETTI. – *Vita eroica del Duca degli Abruzzi.* – Pag. 348. Ed. « A. Barion », Milano 1937-XV: L. 3.

ATTILIO FUIANO. – *Il portaordini nel servizio di collegamento territoriale per la protezione antiaerea.* – Pag. 126 con annesse 2 cartine. Ed. « La Prora », Milano 1937-XV: L. 6.

Padre ATANASIO DA GRAUNO - Cappuccino. – *Piante ed erbe medicinali della Regione Tridentina.* – Terza edizione migliorata, ampliata ed illustrata. Pag. 253. Libreria Moderna Edit. A. Ardesi, Trento 1937-XV: L. 16.

Commentari dell'Ateneo di Brescia per l'anno 1935-XIII E. F. – Anno Accademico CXXXIV. Pag. 589. Stab. Tip. F. Apollonio & C., Brescia 1936.

J. E. NEALE. – *La Regina Elisabetta.* – Pag. 415, Edit. Bemporad, Firenze 1937-XV: L. 18.

ETTORE DAVITE. – *Il Campidoglio.* – « Carme romano ». Pag. 45, S. A. Vecchi Editrice, Milano 1937-XV: L. 5.

GIOVANNI LA VERA. – *Comunicazioni e Trasporti.* – Pag. 113. Casa Ed. R. Giusti, Livorno 1937-XV: L. 3.

ETTORE ANCHIERI. – *Il Canale di Suez.* – Pag. 311, Libreria Lombarda, Milano 1937-XV: L. 10.

ISABELLA EMERSON. - *La Casa delle Tarantole.* - Romanzo. – Pag. 184, Tipografia « Dante », Città della Pieve, 1937-XV: L. 8.

ELIO MORI. – *Guida automobilistica e turistica della provincia di Genova.* – Con allegata Carta corografica 1:125.000. A cura dell'Ente Provinciale per il Turismo di Genova.

MINISTERO DELLA EDUCAZIONE NAZIONALE - DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI - Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. ANTONIO AVENA. – *Il Museo di Castelvecchio a Verona.* – Pag. 77 con 57 illustraz. Libreria dello Stato, Roma A. XV E. F.: L. 4,50.

MIRKO ARDEMAGNI. – *Supremazia di Mussolini.* – Pag. 124 con 12 tavole. S. A. Fratelli Treves Ed., Milano 1936-XIV: L. 10.

DIPARTIMENTI DELLA PUBBLICA EDUCAZIONE DEL CANTONE TICINO. – *Scrittori della Svizzera Italiana.* – Studi critici e brani scelti. Due vol. di compless. pag. 1333. Istituto Editoriale Ticinese, Bellinzona 1936.

GINO VERONESE. – *Appunti per la storia del grande Acquedotto Istriano* – I. Ricerche e coordinamenti – II. Progetti di massima. – Estratto dalla Rivista « L'Acqua », febbraio-aprile 1934-XII e gennaio-ottobre 1936-XV.

Den Norske Turistforenings Arbok. – Pag. 288 con illustraz. Oslo 1937.

Olaszorszàgi ùti Tanacsadò – Consigli pratici ai viaggiatori turistici d'Italia in lingua ungherese. II Edizione 1937. – Ed. « Via » Libreria Italiana, Budapest Kiadàsa. – Pag. 192 con illustrazioni.

L'Isola incantata. - *Leggende di Capri.* - Raccolte da ISABELLA EMERSON. – Pag. 83 con 8 fot. f. t. Tipografia « Dante », Città della Pieve, 1934-XII: L. 5.

Ferdinando Milone. – *Il Porto di Napoli,* a cura del Comitato Nazionale per la Geografia: VI. *Ricerche di geografia economica sui porti italiani.* – Pagine 202, ill. Anonima Romana Editoriale, Roma 1936-XIV: L. 30.

Edvige Pesce Gorini. - *Il Campanello misterioso. - Racconto per ragazzi.* - Opera Nazionale per il Mezzogiorno d'Italia - Roma-Milano 1936-XV. Offerta per gli Orfani: L. 10.

G. Albanesi. - *Le imposte di licenza sulle macchine per caffè tipo espresso.* – Biblioteca Pratica « Raccolta Ostinelli » N. 130. Pag. 233, Ed. Cesare Nani, Como 1937-XV: L. 10.

Royal Automobile Club Guide and Handbook 1937-38. – Pag. 306, con carte e piante. – Edit. The Royal Automobile Club (Pall Mall), London S.W.I.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci Annuali	L. 15,50	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,50)
Soci Quinquennali	L. 75,50	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

Statistica dei Soci al 30 Aprile 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 aprile 1937		N. 172 830
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 14 642
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 30 aprile 1937	» 2 462	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 aprile 1937	» 12 437	
		» 260 633
		N. 448 105
Presumibili rinnovi dei soci già iscritti nel 1936 che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 22 500
Totale Soci		N. 470 605

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 7 LUGLIO 1937 - XV

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 7
LUGLIO

SOMMARIO

In copertina: Il Castello di Brolio in Chianti (da un dipinto del pittore Domenico Baranelli).

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937
Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

SICUREZZA
M. DUSE
PIRELLI
"Stella Bianca"

TURISMO

REALIZZAZIONI E PROBLEMI DEL TURISMO IN UN DISCORSO DEL PRESIDENTE DEL TOURING AL SENATO

Discutendosi in Senato il bilancio del Ministero per la Stampa e la Propaganda (trasformato poi in Ministero della Cultura Popolare), il nostro Presidente Sen. Carlo Bonardi ha pronunziato un chiaro ed efficace discorso, esaminando in ogni suo aspetto il vasto multiforme problema del turismo italiano. Di tale importante discorso diamo qui il testo stenografico.

« Onorevoli Camerati, la relazione dell'illustre Senatore D'Amelio esimerebbe dall'intrattenervi sul bilancio, perchè offre completa ed efficace visione dei problemi, delle necessità, delle difficoltà inerenti alla missione affidata al Ministero per la Stampa e Propaganda. Essa infonde e rafforza in noi il sentimento della utilità della istituzione e la certezza degli ottimi risultati che essa può conseguire, affidata alla sapiente energia e alla fede certa di S. E. Alfieri.

Il Ministero ha l'altissimo compito di difendere dinanzi al mondo il prestigio, le speranze, l'orgoglio del nostro Paese. Compito che interessa, commuove ed esalta ognuno di noi, perchè esplica la funzione di avvicinarci al popolo, realizzando la vera sana mèta del Fascismo, e cioè: con vari molteplici mezzi e attività penetrare nell'anima popolare e rendere sempre più profonda nel cuore degli Italiani, finalmente risvegliati, la passione e l'orgoglio di servire disciplinatamente il destino di questa nostra Patria che, irresistibilmente, marcia verso il futuro.

Vorrei intrattenervi sulla parte dell'attività del Ministero per la Stampa e la Propaganda più vicina alla mia passione e ad un mandato che mi è caro.

È ormai lontano il tempo in cui il turismo sembrava un'originalità di pochi: oggi, riconosciuta e organizzata saldamente questa attività del nostro Paese, si può guardare al passato, constatare la lieta realtà del presente e propiziare le speranze dell'immancabile avvenire.

Il turismo è stato a lungo abbandonato alla istintiva personale attività di quanti, amando il Paese, pensavano si potesse ricavare un onesto vantaggio anche nazionale dalla bellezza della nostra terra e dalle glorie della sua luminosa storia. Era come una ricca miniera poco conosciuta, empiricamente, disorganicamente sfruttata da pochi fiduciosi con una grande dispersione di forze, mal nota e trascurata da coloro i quali avrebbero dovuto sentirne le realtà e le possibilità. Vanto del Fascismo è pure quello di aver compreso questa risorsa certa, non soltanto materiale, bensì anche morale e politica. Così dal primo tentativo di un'organizzazione nazionale della funzione turistica, con la istituzione dell'Ente nazionale per le industrie turistiche, avvenuta nel 1919, vediamo un impulso decisivo dato con la creazione del Commissariato del Turismo del 1931 e in fine nel 1934 con la Direzione generale per il Turismo presso il Ministero per la Stampa e la Propaganda, affidata alla giovanile energia dell'Onorevole Bonomi. In tal guisa il turismo italiano ha raggiunto il suo assetto ufficiale statale, indispensabile per conseguire quanto auspicavano i nostri sentimenti e l'amore per la nostra terra.

Infatti, è chiara la molteplicità dei problemi, dei rapporti e delle risoluzioni che il Ministero per la Stampa e la Propaganda deve affrontare per lo sviluppo del turismo nazionale e la difesa dei suoi interessi.

Sono infinite e talvolta inattese relazioni e ripercussioni, le quali riguardano da vicino tutti quanti i Ministeri, tutte le varie amministrazioni nella complessità della vita moderna, che vanno sagacemente vigilate per le rapide vicende e necessità interne, per le alternative economiche e le minacce della concorrenza straniera. Oggi ormai sentiamo nei fatti affermarsi sempre più la utile e bella funzione del turismo fascista, ne scorgiamo la finalità sociale, allorquando la massa dei lavoratori modesti, del popolo, percorre agevolmente il nostro Paese e comincia finalmente ad avere la solida consapevolezza della dignità di essere italiana, a comprendere ed amare la varia bellezza della nostra terra, le glorie della sua storia, avvicinando sempre più il proprio animo alla religione della Patria, luce della nostra vita, pronta così a viverne i sacrifici ardui e le fervide speranze, cementando così la infrangibile unità nazionale del popolo italiano.

Nel campo economico si delinea una corrente di affari sempre maggiore connessa col progresso turistico.

Al fine politico la nuova organizzazione ci consente di chiamare in Italia gli stranieri, con la certezza che essi possano vedere come il fiorire di questa vecchia Nazione sia una cosa reale e feconda, e non solo fantasia di poeti rampollata da tradizioni antiche per quanto belle.

La sopportazione protettiva che gli stranieri un giorno elargivano all'Italia, purchè rimanesse sempre in posizione di inferiorità, oggi, grazie al cielo, comincia a diventare, pur suscitando gelosie, rimpianti e contrasti, la coscienza che gli Italiani sono diventati politicamente maggiorenni!

Tutto ciò andiamo conquistando e costituisce la vittoria del turismo italiano, la benemerenza del vostro predecessore e vostra, Onorevole Alfieri!

Nel periodo delle sanzioni, organizzate dall'astio contro l'Italia ferma impavida e sola, noi abbiamo potuto portare qui gli stranieri in sempre più numerose schiere. Così alle calunnie, alle menzogne d'oltr'alpe e d'oltre Manica abbiamo contrapposto la riscossa invincibile e insuperabile della verità, veduta da stranieri, sanzionisti o non sanzionisti, i quali usciti dai confini d'Italia dovevano, stupiti ed invidi, vinti dalla constatata nobiltà civile, riconoscere come l'Italia abbia aggiunto con la propria virtù allo storico patrimonio delle bellezze naturali, artistiche, storiche, la maggiore bellezza per un popolo, quella dell'ordine, della fermezza concorde, espressa dalla realtà di un Paese pulsante, fidente, laborioso nelle opere di pace, mentre combatte e vince coi propri mezzi una guerra imperiale.

Se così è, dobbiamo considerare soddisfatti l'organizzazione conferita al turismo italiano, sia all'interno come all'estero.

Sono molte le difficoltà incontrate dagli Enti Provinciali per il Turismo, ma grandi anche le loro possibilità di sviluppo: essi hanno avuto faticosi inizî, specialmente per la deficienza dei mezzi; ma già si forma e opera l'indispensabile disciplina provinciale, coordinando ini-

ziative e sforzi, ed è stata possibile una realizzazione modesta, ma essenziale: lo schedario delle località di bellezza turistica, di soggiorno, di cura, la cui mancanza ostacolava un'esatta comprensione delle misure da adottare.

La distinzione tra le Aziende autonome più importanti e le modeste *pro loco* ha chiarito molto opportunamente il diverso valore turistico delle zone. E io son certo che l'Onorevole Ministro vorrà accogliere una mia preghiera, del resto, già in atto: che le iniziative spontanee, specie se concretate in organismi di fede operosa provata dalle opere che onorarono sempre il nostro Paese, nel cui amore raccolgono schiere di cittadini, vengano apprezzate per il loro apporto disinteressato e disciplinato al progresso turistico e per la utile, opportuna cooperazione fedele alla organizzazione ufficiale.

L'opera svolta nel campo internazionale turistico dal Ministero è tale da inorgoglirci: essa, ricordiamolo, si è svolta e tuttora si svolge tra difficoltà che ciascuno di noi conosce o può immaginare. Queste sono rappresentate dalla concorrenza di posizioni turistiche ormai celebri e dalla acrimonia, dall'astio coi quali si tenta attraversare ogni nostra iniziativa. Tentativi inani, per la vigile difesa che, malgrado tutto, ha raggiunto interamente i suoi scopi.

Quando si pensa allo sforzo compiuto nei vari Paesi del mondo dai nostri uffici Enit e Cit col diffondere pubblicazioni di ogni genere dense di notizie e informazioni precise illustranti il soggiorno del nostro Paese; quando si considera che nel 1933 il 78 per cento del disavanzo della nostra bilancia commerciale è stato coperto dagli introiti turistici (non ho dati più recenti, ma certo non abbiamo abbandonato la linea ascensionale allora appena affermatasi); quando si rifletta alle geniali soluzioni adottate per ovviare alle difficoltà valutarie ed economiche (buoni di albergo, buoni benzina, assegni turistici, lira turistica, lettere di credito) ed è dimostrato che l'Italia è il paese d'Europa dal turismo più a buon mercato, ed uno dei pochi nei quali lo straniero sa quanto spenderà; non possiamo non essere fieri e grati.

Taluni vogliono attribuire il successo all'allineamento della lira ed alla poco felice situazione politica di alcuni Paesi largamente turistici, come la Spagna ed anche la Francia, i quali ormai non sono più terre dal soggiorno comodo e sereno; ma io ritengo tali discussioni vane di fronte alla realtà. Soprattutto penso che quanto conta è il fatto di aver saputo portare gli stranieri nel nostro Paese in numero sempre maggiore, aver formato la corrente, averli, col buon trattamento ospitale, avvinti, così che non desiderano se non ritornarvi! In tal modo la bellezza diventa potenza, e da quanto è attrattiva estetica possiamo trarre un vantaggio economico, morale e politico.

E la cura è costante: in questi giorni esaminiamo il provvedimento concernente gli edifici nei valichi alpini di frontiera: sono il primo saluto ospitale d'Italia e debbono essere dignitosi, comodi, accoglienti dal punto di vista estetico e da quello dei servizi.

Troppo deplorevole è il fatto di vedere nella zona di confine, sparsi a varie incomode distanze in edifici inadatti, i vari uffici di polizia, di dogana, di turismo!

Il problema finalmente può considerarsi risolto, cosicchè noi avremo, spero, nei nuovi edifici costruiti vicino al confine, concentrati in unico fabbricato, tutti i servizi che riguardano il transito.

E confido verrà tenuta presente la necessità di provvedere in tal guisa anche pel confine francese di Grimaldi. Veramente la località potrebbe dirsi non alpina, in quanto si trova in riva al mare, ma è una propaggine delle Alpi Marittime e consente un'interpretazione intelligente della formula adottata nel progetto. Lo stesso dovrà farsi pel transito con la Svizzera a Gandria, sulla nuova strada che mette in comunicazione Lugano col lago di Como.

Altro provvedimento importante è quello che riguarda la disciplina delle guide e degli interpreti. Finalmente avremo una garanzia anche in questa materia e si toglieranno di mezzo molti « ciceroni », afflizione dei turisti! Noi non dobbiamo pretendere guide e interpreti laureati, ma almeno elementi i quali abbiano conoscenza reale, per quanto modesta, della storia e dell'arte più che della leggenda, nella quale si rifugia la loro ignoranza, e siano a posto per quanto concerne l'educazione!

A mio avviso oggi il problema fondamentale del turismo in Italia è quello degli alberghi, il problema recettizio, pel quale la Direzione generale sta già svolgendo azione opportuna colla Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo.

Finalmente è sistemata la vecchia questione dei prezzi: ricordo sempre la fiera campagna condotta da Luigi Vittorio Bertarelli, fondatore e anima tuttora operante, con lo spirito immortale, del Touring Club Italiano, nella rubrica « i conti che sembran cari » con la quale la Rivista pubblicava i conti e riferiva gli abusi degli alberghi! Egli suscitò proteste, contrasti, cui resistette imperterrito per ottenere quella giustizia per i viaggiatori, e quell'onestà degli albergatori che solo il controllo statale può dare.

Oggi finalmente la disciplina dei prezzi e la classifica degli alberghi sono un fatto compiuto, difeso, quando occorre, da salutari provvedimenti punitivi. E abbiamo la utile, fondamentale pubblicazione dell'Annuario ufficiale che li raccoglie. A questo riguardo vorrei osservare che la edizione in 11 volumetti potrà essere agevole per gli uffici, ma non pel viaggiatore, al quale certo si offrirà una edizione tascabile e modesta, come quella Svizzera e di altri Paesi, di modo che il forestiero con un opuscolo sia in grado di percorrere tutta quanta l'Italia, sapere dove alloggiare, come sarà trattato e soprattutto quanto dovrà spendere.

La questione alberghiera si identifica però col problema degli edifici in cui trovansi gli alberghi.

Or è esattamente un anno mi sono permesso di intrattenere il Senato al riguardo e oggi con gioia devo constatare che la mia aspirazione è stata superata di gran lunga col noto provvedimento del miliardo destinato alle costruzioni alberghiere. Io saluto questo provvedimento come provvidenziale dimostrazione di una consapevolezza vera della realtà del problema turistico italiano. Noi abbiamo fatto magnifiche strade, abbiamo risolto i problemi della bonifica, quelli delle case; ma del pari occorre provvedere alla casa del viandante in un Paese magnifico come il nostro. Di fronte alle possibilità del finanziamento passano in seconda linea le misure intermedie per il vincolo degli edifici e un pochino anche il credito alberghiero, che però, giova ricordarlo, hanno dato ottimi frutti. Oggi è possibile guardare nella realtà la situazione alberghiera in Italia e risolverla! Noi non abbiamo una statistica, ed è un peccato, ma è certo che la maggior parte dei nostri alberghi si trova in case di affitto, in costruzioni che risalgono a venti, trenta o quaranta anni or sono, nelle quali i nostri albergatori, gente intelligente e industriosa, per le difficoltà anche del momento e del contratto locatizio non possono fare adattamenti radicali, sempre costosi e imperfetti. Noi oggi abbiamo le case di abitazione in grande progresso secondo le esigenze moderne ed un gran numero di alberghi irreparabilmente vecchi e sorpassati.

Necessitano costruzioni nuove secondo le esigenze del turismo, della vita attuale dei traffici e degli affari, di fronte alla constatata maggiore mobilità della popolazione.

Ciò è ormai possibile ed è ad augurarsi si faccia con criteri di praticità e saggezza economica.

Credo un errore il sistema, che par si vagheggi, di creare alberghi economici dalle mille camere, dai co-

lossali impianti, che sono di gestione costosa, difficile e per lo più passivi. Ciò potrà riuscire al più in grandi città, ma non certo per gli alberghi delle città minori che sono i più necessari.

In provincia, troppe volte, costruendo un albergo nuovo, si ebbe l'ambizione di costruire edifici con un centinaio di camere, dove ne basterebbero una ventina, ma ben attrezzate! Qui occorrono piccoli alberghi ben condotti e rispondenti alle vere possibilità turistiche del luogo. Questi sono una fortuna, un incitamento al movimento turistico. Essi nel trattamento devono rifuggire dalla standardizzazione che rende monotoni i grandi alberghi. Un albergo di provincia può essere condotto familiarmente, quasi patriarcalmente e ciò dà ottimi risultati; deve conservare un po' la cucina, le caratteristiche locali, mantenere al viaggiatore turista una atmosfera, un ambiente simpatico, confidenziale, rendendogli piacevole il soggiorno.

Se non mi inganno, il finanziamento delle costruzioni alberghiere comprende — e se non fosse prego il Ministro di preoccuparsene — anche la sistemazione dei rifugi alpini. Noi abbiamo la fortuna di una istituzione come il Club Alpino Italiano, che ha disseminato con sacrifici incalcolabili, frutto di generosità di singoli appassionati, rifugi alpini la cui manutenzione è costosissima, poichè si trovano in località impervie della montagna dove ogni invernata impone spese di manutenzione ingenti. La appartenenza dei rifugi al Club Alpino vuol dire che essi sono praticamente del Paese, che sono condotti senza fine di lucro e corrispondono all'altissima funzione dell'alpinismo per l'educazione fisica e spirituale della gioventù italiana. Anche nel campo di queste costruzioni vi è un progresso grandissimo e non ci dobbiamo lasciar superare, dato che siamo in grado di offrire agli appassionati della montagna, sulle nostre Alpi, località assai migliori di quelle delle montagne straniere, oggetto di troppo zelanti pellegrinaggi per lo snobismo di certi alpinisti e sportivi!

Con modesti aiuti possiamo valorizzare magnifiche nostre zone alpine neglette nelle quali, come per il glorioso Adamello, continuano vivi i ricordi degli eroismi bellici, nella bellezza delle competizioni sportive.

Ancora una preghiera vorrei rivolgere a S. E. il Ministro che, sono certo, la apprezzerà benevolmente. Risolviamo una buona volta la situazione alberghiera nel Mezzogiorno d'Italia!

Nella nostra splendida Colonia libica, valorizzata turisticamente per merito di tutti i governatori e specialmente per l'impulso di Italo Balbo, abbiamo una rete di ottimi alberghi sufficiente e corrispondente in modo pieno a tutto quanto si può desiderare. Rodi del pari è all'altezza delle necessità. Per l'Etiopia si è già provveduto e già si sta dotando la regione di alberghi. Qui, a Littoria, a Sabaudia abbiamo visto sorgere i piccoli, modesti alberghi provinciali, che sono dei veri gioielli.

Il rilievo che faccio io è questo: come accadde che, mentre qui abbiamo saputo brillantemente provvedere, nel Mezzogiorno, fra tante opere grandiose, non siamo ancora riusciti a creare un'organizzazione alberghiera all'altezza dei tempi e delle necessità!

Secondo me, la cagione sta in ciò: nelle Colonie ha agito un unico comando con piena, completa responsabilità, la quale ha permesso di affrontare e risolvere le necessità alberghiere. Qui nelle Paludi Pontine il compito di bonificare la palude e darle la vita, per forza del comando unico, ha trovato la possibilità di dare l'albergo come un accessorio indispensabile. Nell'Italia Meridionale abbiamo compiuto numerose, bellissime opere, ma staccate una dall'altra, con una responsabilità frazionata, e così si spiega e comprende come in tutta la grandiosa attività di cui si è data prova non è saltato fuori l'alberghetto necessario, perchè quanto si è fatto potesse essere veduto, apprezzato, vissuto!

Il Touring Club, che ha sempre curato il Mezzogiorno, da tempo se ne occupa, e aveva lanciato la proposta delle camere di ospitalità, e cioè della istituzione nei centri minori di due, tre o quattro camere modernamente attrezzate che potessero ospitare i turisti. Ma la iniziativa non ha avuto seguiti locali e ormai è superata. Oggi, Eccellenza, voi avete i mezzi per dare alle cittadine del Mezzogiorno e delle isole l'albergo necessario, indispensabile, se vogliamo che quelle regioni, magnifiche per bellezze naturali, gloriose per la loro luminosa storia, simpatiche per la fraternità sempre più viva e più calorosa che ad esse ci unisce, non rimangano chiuse al movimento turistico e alla conoscenza degli altri Italiani!

Ed un'altra parola ancora per quanto riguarda i quadri della industria alberghiera. Il mondo cammina e ormai l'albergatore sorto dalle funzioni di cameriere e di cuoco d'albergo diventa sempre più raro, perchè per fare l'albergatore necessitano molte conoscenze che con la pratica si imparano sempre meno. Avevamo un grandissimo apporto alla preparazione dei dirigenti d'albergo nell'emigrazione. Infatti i camerieri italiani erano preziosi nel mondo e quando avevano guadagnato un po' di quattrini, ritornavano in Italia, creavano un loro albergo, lo organizzavano con la gioia e la soddisfazione di vedere i frutti del loro sacrificio e della loro nostalgia fiorire in Patria. Oggi questo non è più possibile, l'emigrazione è chiusa e noi dobbiamo, indipendentemente da questo fenomeno cessato, dare il modo di formarsi ai dirigenti, ai camerieri, ai cuochi, affinchè conoscano il loro mestiere: insegnar loro le lingue, come si amministra un albergo, come lo si organizza, tutto il complesso della cosidetta arte alberghiera. Ed allora, cosa si deve fare? Allora è evidente e necessario che le scuole professionali degli albergatori, inquadrate nell'insegnamento professionale, che finalmente in Italia ha potuto conseguire un suo assetto, speriamo stabile, siano sviluppate in brevissimo tempo. Tanto è sentita questa necessità, che il « Manuale dell'industria alberghiera » edito dal Touring Club Italiano, il quale ne prepara la ristampa aggiornata, è andato a ruba e l'edizione è esaurita. La ricerca di esso viene dalle persone modeste occupate negli alberghi, che sentono la necessità di mettersi al corrente e di conoscere gli elementi fondamentali della loro arte!

Oggi, io spero, il problema verrà risolto, e pregherei lo fosse con un concetto di relatività alle esigenze dell'industria alberghiera ed alle caratteristiche delle varie regioni. Sarei contrario alla istituzione di una grandissima unica scuola alberghiera a Roma. Vagheggerei l'istituzione di più scuole, non troppe, ma corrispondenti ad ogni grande zona d'Italia, a seconda del costume, delle caratteristiche naturali, delle tradizioni e del grado di progresso alberghiero. In questo modo realizzeremo rapidamente la attrezzatura, impedendo quella standardizzazione alberghiera la quale appiattisce l'avvincente varietà che è forza viva dell'attività turistica.

Recentemente, allorquando l'Istituto di Ricostruzione Industriale ha recato a S. E. il Capo del Governo le risultanze della sua attività, tra gli ordini avuti dal Duce, che vede e conosce i problemi, vi è stato quello di destinare il 10 per cento degli utili alla preparazione dei giovani per le funzioni direttive nel campo industriale. Io auspico si segua tale esempio nell'impiego della somma destinata alla creazione degli alberghi; si colga l'occasione per istituire e dotare il Paese di un assetto di scuole alberghiere le quali continuino e sviluppino quelle create dal Touring nel 1914 e dall'Enit nel 1922.

Così, Onorevoli Colleghi, confido vorrete perdonare se vi ho tediato: penso che, dopo tutto noi, parlando di turismo, abbiamo il diritto quest'anno di esaltare una grande realizzazione originale, storica: la Litoranea libica, la quale vuol dire che l'Italia, prima tra le Nazioni

KODAK Società Anonima - Via Vittor Pisani N. 6 - Milano

Filiali: Roma - Via Nazionale, 25-26-27 — Napoli - Via Roma, 288 — Genova - Via XX Settembre, 173-175 r.

della sponda meridionale mediterranea, in tempo di sanzioni, ha saputo costruire l'arteria per tutta la sua colonia, mentre gli altri, pur più ricchi e possenti, gelosi e dubitosi, stanno ancora discutendo se è il caso di allacciarvi le loro finitime colonie. È la lotta contro i molini a vento che ha avuto sempre una sorte certa: la sconfitta! La Litoranea è, malgrado tutto, percorsa, ammirata da masse sempre crescenti: essa vive e meritò davvero di essere consacrata e lodata dal Duce come simbolica espressione dell'Italia Fascista! Nei suoi 2000 chilometri, dei quali 800 lungo la Sirte desolata, essa consente il transito a qualunque mezzo di trasporto, il che dal punto di vista politico, militare e civile apre sempre maggiori possibilità! È veramente un modello di strada, anche turistica, asfaltata, con magnifiche case cantoniere, con segnalazioni: il tutto compiuto con prodigi di sacrificio e di orgoglioso amore dai lavoratori nostri consapevoli di compiere una degna grandiosa affermazione della nostra potenza!

Onorevoli Colleghi, ci prepariamo per l'esposizione di Roma del 1941. Certamente essa interpreterà il genio della nostra gente. Vorrei che per quell'occasione non solo Roma, ma tutta Italia fosse attrezzata e preparata per ospitare gli stranieri, perchè se l'esposizione è destinata ad offrire al mondo la prova delle nostre conquiste nel campo scientifico, come in ogni altro campo dello scibile umano, noi dobbiamo in essa sopra tutto mostrare che l'Italia ha conquistato se stessa: capolavoro civile e umano della volontà di un Genio e della fiera, consapevole disciplina di un popolo immortale»!

S. E. il Ministro Alfieri, chiudendo la discussione, ebbe a rilevare «il fervore» e «la competenza» con cui il Sen. Bonardi aveva messo «in luce gli aspetti culturali di questa imponente attività (il turismo), che a torto i più considerano di carattere esclusivamente economico e finanziario» aggiungendo che nelle sue parole aveva «trovato la indicazione delle precise finalità culturali a cui deve tendere il Ministero».

«Io non potrei — disse il Ministro alla fine della sua orazione — aggiungere nulla a quanto ha detto così bene il Sen. Bonardi, Presidente di quella grande e veramente benemerita istituzione che è il Touring. Egli ha il merito insigne di essersi dedicato allo studio e all'incremento del turismo in tempi non propizi a tal genere di propaganda e di attività, quando pareva somma saggezza affidarsi anche in questo alle circostanze ed al caso».

NAPOLI
città di soggiorno e di turismo.

Un importante studio sull'attrezzatura turistica della città di Napoli, considerata nel quadro dell'attività turistica nazionale, merita di essere segnalato, e di occupare un posto ragguardevole nella bibliografia turistica italiana (Paolo Conca - *Il turismo nella provincia di Napoli - Questioni meridionali* - Napoli, dicembre 1936-XV).

È pregio dell'opera avere applicato i metodi dell'indagine turistica generale allo studio del problema locale, e di aver raccolti, completandoli ed aggiornandoli col rigore e la genialità di un metodo a volta a volta intuitivo e analitico, i dati relativi al problema turistico nazionale, accanto ai quali gli indici del turismo locale acquistano un sicuro valore di confronto. Non v'è materia che più di quella turistica sfugga alla indagine e si presti a differenti interpretazioni soggettive; ma, quando tutto il

AGIP

L 22

LITTORIA

IL SUPERCARBURANTE DI SICURO RENDIMENTO

turismo nazionale vien misurato con uno stesso metro, ne risultano dati comparativi di sicura interpretazione, ricchi di conseguenze e di significato. Perciò l'Autore premette e dichiara più volte, nel corso dell'opera, di andare alla ricerca di valori non assoluti, ma solo di relazione.

Il problema del turismo viene analizzato nei suoi quattro elementi costitutivi: attrezzatura alberghiera, affluenza turistica, valore economico del turismo, carattere, possibilità e necessità del turismo napoletano.

Base dell'indagine alberghiera sono i dati resi pubblici dall'Annuario « Gli Alberghi in Italia », da cui l'Autore desume elementi di valutazione dell'attrezzatura recettiva napoletana, in confronto di quella delle altre maggiori città. Napoli non risulta fra le meglio dotate, in fatto di alberghi: la città dispone di 1.770.890 giornate-letto all'anno, e nel 1934 ha registrato 1.263.918 giornate di permanenza effettiva, con un indice di utilizzazione del 71 %; mentre Roma presenta rispettivamente i seguenti dati: 4.795.370 - 2.016.879 - 42 %; Milano 3.128.780 - 1.517.278 - 49 %; Genova 1.752.365 - 1.458,781 - 83 %; Firenze 2.083.785 - 893.257 - 42 %; Venezia 3.377.345 - 2.830.438 - 84 %. Napoli risulta, in base a questi rilievi, una delle città meno dotate in fatto di alberghi, ma in compenso, una di quelle in cui la capacità alberghiera disponibile è più intensamente utilizzata. Che se poi si esamina la sufficienza alberghiera alla stregua del mese di maggiore affluenza, risultano i seguenti indici di utilizzazione: Napoli (maggio) 108 %, Roma (aprile) 75 %; Milano (settembre) 99 %; Genova (agosto) 120 %; Firenze (aprile) 73 %; Venezia (agosto) 216 %. L'utilizzazione superiore al 100 % della disponibilità recettiva, che sembra un assurdo, è spiegata dall'Autore « sia col sorgere di installazioni provvisorie, sia con lo sfruttamento integrale di quelle esistenti: per esempio, le camere a un letto si trasformano in camere a due, in quelle a due letti si consentono adattamenti di piccole famiglie, mentre le stesse camere del personale sono talvolta utilizzate per i viaggiatori ».

Ma il quadro dell'attrezzatura alberghiera napoletana non risulta completo dai dati riferiti, poichè « negli immediati dintorni di Roma, come di Milano, o di Venezia non esiste, o esiste solamente in parte minima, quel complesso di installazioni che si trovano invece nelle immediate vicinanze di Napoli e che si possono strettamente collegare col Capoluogo, sia come funzione urbanistica, sia come funzione turistica ». Nei comuni contermini di Capri, Casamicciola, Castellammare di Stabia, Ischia, Massalubrense, Sorrento, Pozzuoli esiste una attrezzatura alberghiera che risulta di 902.645 giornate-letto disponibili, contro cui stanno 609.898 giornate di presenza effettive, con un indice di utilizzazione annua del 67 %. Fondendo insieme ai dati proprî della Città i dati relativi a questa attrezzatura complementare, Napoli viene a porsi ad un livello di attrezzatura alberghiera superiore a quello di Firenze e di poco inferiore a quella di Milano, mentre per giornate di presenza effettuate supererebbe non solo Genova, ma anche Milano, collocandosi terza nel novero delle città d'Italia, dopo Venezia e Roma.

Da questi dati relativi all'attrezzatura alberghiera, confrontati con quelli relativi al traffico annuale degli stranieri e dei forestieri (nazionali) si desume che Napoli offre condizioni vantaggiose per un incremento dell'attrezzatura alberghiera, tanto per quantità, come per qualità. Napoli accoglieva difatti nel 1934 ben 117.687 stranieri, superata, fra le città d'Italia, solo da Venezia (385.953), da Roma (181.188), da Genova (135.054); e come traffico di forestieri, si poneva, con 248.542 arrivi, dopo Roma, Milano e Venezia, superando anche Genova.

Ma gli arrivi non sono che un indice di possibilità, mentre il valore vero dell'unità turistica e quindi del

traffico turistico nel suo complesso è dato dalla durata della permanenza. Ora, come permanenza di stranieri e forestieri nazionali, Napoli ha una media di giorni 3,45, superando Roma, Milano e rimanendo inferiore solo a Genova e a Venezia; e ciò conferisce al traffico turistico napoletano un peso superiore a quello che risulterebbe dal numero degli arrivi. D'altra parte, l'utile economico del turismo, osserva a proposito l'Autore, è dato soprattutto dal prolungarsi della permanenza. Difatti, « fra due viaggiatori che si soffermino un giorno solo, e un solo viaggiatore che si soffermi due giorni, deve essere preferito quest'ultimo, che realizza a preferenza i beni del soggiorno, i quali sono valutati a prezzo economico, mentre i due viaggiatori usufruiscono prevalentemente del servizio di trasporto, che è valutato a prezzo politico ed ha un costo di produzione enormemente superiore a quello che si fa pagare ». I risultati economici, infatti, assegnerebbero a Napoli 87 milioni di spese fatte da stranieri e forestieri, quasi pari alla somma realizzata da Milano, che si calcola in 88 milioni; mentre Firenze figura negli accertamenti con 68 milioni. Superano questi livelli di beneficio economico Venezia con 213 milioni, Roma con 144, Genova con 100.

Da queste constatazioni scaturisce la necessità del turismo napoletano di provvedere anzitutto ad accrescere di numero e ad elevare qualitativamente gli alberghi e le pensioni, alcuni dei quali — riconosce lo stesso Autore — « costituiscono delle menomazioni al buon nome dell'intera categoria, quando non sono una offesa al decoro e all'igiene pubblica ». Perciò l'Autore invoca una revisione straordinaria di tutte le licenze di esercizio alberghiero e una salutare selezione. Poi esprime la necessità di un albergo di lieve costo e di semplice attrezzatura, che sia in grado di soddisfare alle modeste esigenze di tutta una categoria di viaggiatori delle vicine province e del contado, che costituiscono la clientela di locande più o meno infette, nelle quali, spesse volte, viene attratto lo straniero isolato. La creazione di questo grande albergo farebbe scomparire queste locande e pensioni che compromettono la fama dell'industria recettiva cittadina.

Al problema della attrezzatura recettiva segue il problema della valorizzazione delle attrattive turistiche. Dovrebbe aumentare la frequenza delle manifestazioni turistiche che valgono a vincere le esitazioni del pubblico e a indurlo a partire, per poter assistere ad una celebrazione, ad una festa, ad un convegno. Inoltre, si dovrebbe ottenere che le permanenze si protraessero. A questo scopo, potrebbe giovare la condizione di un minimo di permanenza imposto per la validità dei biglietti ferroviari a riduzioni speciali.

Ma, soprattutto, bisogna valorizzare Napoli come soggiorno invernale. Napoli segna il massimo dei giorni di permanenza media dei forestieri e stranieri nel mese di settembre, con giorni 4,69, mentre nei mesi invernali segna rispettivamente: novembre giorni 2, dicembre giorni 4,01, gennaio 3,75, febbraio 4,30. Invece, proprio durante i mesi invernali la città dovrebbe offrire il massimo di frequentazione turistica e di permanenza; e a tale scopo si impone la necessità di una intensa e avveduta propaganda. « Le sue mirabili giornate di sole, mentre tutta l'Europa è paralizzata dalla neve, devono essere fatte conoscere al mondo intero, assieme alla sua attrezzatura mondana e culturale, perchè si sappia che la sua stagione lirica, i suoi concerti, le sue manifestazioni sportive non lasceranno certamente il tempo agli ospiti graditi di sentirsi oppressi dalla noia, compagna inseparabile delle stazioni climatiche; perchè Napoli è soprattutto una metropoli, e l'unica del Mezzogiorno d'Italia ».

Se alle prospettive del turismo internazionale si aggiungono le risorse del traffico coloniale e specialmente

di quello per l'Impero, che nel porto di Napoli trova la sua base naturale e insostituibile, antivediamo lo sviluppo che l'industria del turismo potrà acquistare nei prossimi anni a Napoli, e quali necessità vi si potranno manifestare nel campo dell'attrezzatura alberghiera. Napoli troverà certamente in questa attività turistica e recettiva un compenso al minore sviluppo che in essa hanno avuto le industrie, a motivo della sua ubicazione geografica e delle minori risorse della vita economica regionale.

Riduzione della tariffa per il trasporto delle automobili attraverso lo stretto di Messina.

Un Decreto Ministeriale 9 marzo c. a. modifica la tariffa eccezionale relativa al trasporto di automobili attraverso lo stretto di Messina. Il prezzo di sola andata fra le stazioni di Messina Marittima e Villa S. Giovanni Marittima, ovvero di Messina Marittima e Reggio di Calabria Marittima è di L. 50 per vettura con interasse sino a m. 3 e di L. 56 per vettura con interasse di maggior misura. Anteriormente a questo Decreto, i prezzi rispettivi erano di L. 58 e L. 66.

Il Consiglio della « Società Alberghi A. O. ».

È stato costituito il Consiglio di Amministrazione della « Società Anonima Alberghi Africa Orientale », avente sede in Roma, il cui capitale iniziale, in azioni da L. 100 ciascuna, ammonta a 12 milioni di lire. Compongono il Consiglio: l'On. Barone Alberto Fassini (Presidente), il Gr. Uff. Michele Oro (Vice Presidente) e i Consiglieri On. Rag. Oreste Bonomi, Gr. Uff. Dott. Erasmo Caravale, Gr. Uff. Dott. Francesco Saverio Caroselli, Cav. Gr. Cr. Dott. Marcello Minale, On. Dott. Sergio Nannini, Conte Ignazio Thaon di Revel.

Dopo avere visitato i principali centri dell'Impero, il Presidente della Compagnia ha abbozzato un programma, secondo il quale dovranno essere costruiti in A. O. I., nel più breve termine possibile, 21 alberghi e altri 24 in un secondo tempo. Il capitale della Società dovrà essere portato a 100 milioni, e principale azionista sarà l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Il credito alberghiero nelle decisioni del Comitato dei Ministri per la difesa del risparmio.

Il Comitato dei Ministri per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito ha tenuto la sua nona seduta sotto la presidenza del Duce, con l'intervento delle LL. EE. Thaon di Revel, Rossoni e Lantini e del Governatore della Banca d'Italia. Circa la questione del Credito alberghiero, il Comitato ha deliberato di affidarne il funzionamento a Istituti di diritto pubblico, che abbiano proprie sezioni di Credito fondiario alle quali appoggiarlo, e che provvedano ai finanziamenti mediante l'emissione di speciali cartelle, assistite, oltre che da ipoteche sugli immobili, anche da uno speciale fondo di garanzia.

Le strade dell'Impero.

S. E. Cobolli Gigli, compiuto il suo viaggio d'ispezione ai lavori stradali dell'Impero, dopo circa due mesi impiegati a percorrere la rete stradale costruita, in corso di costruzione e da costruirsi, è tornato in Patria, lasciando agli esecutori disposizioni precise per il rapido compimento della vasta impresa.

Alla vigilia della sua partenza da Addis Abeba, il Ministro dei Lavori Pubblici ha voluto tracciare un completo quadro dei lavori stradali, in relazione a quanto è già stato fatto e a quanto resta ancora da fare. Egli ha

dichiarato di tornare in Italia soddisfatto per ciò che ha potuto constatare nei suoi sopraluoghi ai cantieri di lavoro dell'Azienda autonoma statale della Strada e del Genio militare. Dei 3500 km. affidati all'Azienda, il 30 giugno 1000 km. sono già terminati, 1300 massicciati e inghiaiati e 1200 in uno stadio di lavorazione tale, da esser certi che il 30 giugno 1938 saranno praticabili. Sulle due direttrici Asmara-Dessié-Addis Abeba (1100 km.) ed Asmara-Axum-Debarech-Gondar (580 km.) sarà assicurato il transito durante la prossima stagione delle piogge. Saranno compiute, inoltre, per allora, tutte le opere d'arte, sui corsi d'acqua, che, allagando i terreni circostanti, costituivano un notevole ostacolo durante la scorsa stagione pluviale. Saranno pure ultimati e resi transitabili la nuova pista Dessié-Sardò-Amal ed alcuni tratti delle strade occidentali per Gimma e Lekemti.

I risultati così acquisiti sono quelli stessi del programma prestabilito dal Duce; e così, anche questa battaglia, nella sua prima tappa fondamentale, può considerarsi vinta. Il Vicerè e tutte le autorità del Governo centrale e della periferia hanno collaborato a questa rapida realizzazione, e lo sforzo coordinato e armonico produrrà frutti che si potranno valutare prossimamente, quando Addis Abeba e Gondar saranno collegate coi porti dell'Impero.

Diminuzione dei turisti americani in Francia e in Inghilterra.

L'« Agenzia d'Italia e dell'Impero » segnala da New York che la persistente torbida situazione in Francia per i continui scioperi ed agitazioni, che vanno estendendosi anche in Inghilterra, ha avuto le prime sensibili ripercussioni sul movimento dei turisti nordamericani verso quei due Paesi. Il grande transatlantico « Normandie », il primo maggio, è partito da New York con 200 cabine di prima classe vuote, mentre circa metà soltanto della classe turistica era occupata. Il vapore « Aquitania » è partito con 100 passeggeri in meno, che avevano disdetto il passaggio. Anche i vapori tedeschi « Europa » e « Bremen » accusano un regresso di passeggeri e le compagnie di navigazione ricevono annullamenti di prenotazioni di posti.

Per contro, l'andamento attuale del movimento dei passeggeri sui nostri vapori conferma pienamente le dichiarazioni della Direzione Generale di New York della nostra Società di Navigazione « Italia » alla stampa americana, secondo la quale il 1937 sarà l'anno *record* pel trasporto turistico sulla linea italiana. Nel primo quadrimestre, i vapori italiani trasportarono circa 12 mila passeggeri, contro 4170 nello stesso periodo del 1936.

La litoranea dell'Istria.

È stato comunicato che il Ministero dei LL. PP. ha messo a disposizione un nuovo fondo di un milione e mezzo di lire per il completamento del tratto superiore della litoranea istriana. Con tale importante stanziamento, il Genio Civile potrà colmare l'ultima lacuna ancora rimasta nella costruzione del tronco Trieste-Portorose.

Dopo ciò non solo la stazione di cura di Portorose potrà disporre di una magnifica autostrada che la congiungerà con Trieste in meno di mezz'ora di automobile, ma un altro importante industrioso centro dell'Istria, la cittadina di Pirano, finora praticamente sprovvista di qualsiasi via di comunicazione terrestre con Trieste, vedrà finalmente risolta una sua ormai antica aspirazione.

V A R I E

Architettura del Rinascimento in Napoli.

A noi, che non abbiamo soverchia simpatia per il frasario ora di moda nei libri di storia e di critica d'arte, ha prodotto un vivo piacere la lettura riposante del bel libro di Roberto Pane: *Architettura del Rinascimento in Napoli* (Napoli, Ed. Politecnica S. A., 1937-XV, L. 25). Lettura riposante non vuol dire vuota; chè, anzi, crediamo difficile trovare libri altrettanto sostanziosi ed utili. Sostanzioso come il pane casalingo; utile come pochi per il suo contributo positivo alla storia dell'arte. Esso consta di soli quattro capitoli: il primo, introduttivo, acuto e sagace; il secondo, d'argomento nuovo o almeno raro nei libri d'arte, passa in rassegna « Quello che si è perduto », cioè quello che il piccone, non sempre intelligente, ha distrutto di un patrimonio che faceva di Napoli una delle città più interessanti del Rinascimento italiano. Quale splendente ricchezza, che ora vive soltanto nella nostra memoria, il famoso Palazzo di Poggio Reale, ad esempio, o la chiesa di San Tommaso d'Aquino, demolita, strano a dirsi, appena due anni fa, senza che ne rimanga nemmeno il ricordo di un documento grafico!

Gli altri due capitoli trattano rispettivamente dell'Architettura civile e dell'Architettura religiosa e costituiscono una rassegna accurata della residua ricchezza edilizia del Rinascimento. Quante sagaci revisioni di giudizî, anche rispetto alle affermazioni dei maggiori critici! Completano l'opera dotte note, indici accurati e buone illustrazioni accompagnate da piante, da grafici e da particolari architettonici.

La strada litoranea della Libia.

Con questo titolo, a cura delle Officine Grafiche A. Mondadori (Verona), è uscito, in 150 pagine di grande formato e un notevole numero di tavole e di carte nel testo e fuori testo, un superbo volume rilegato (prezzo L 150), che illustra partitamente ed esaurientemente la grande arteria stradale costruita lungo il litorale libico, riallacciando con 800 chilometri di nuova strada, in gran parte su tracciato desertico, i 920 chilometri di tronchi preesistenti per congiungere l'Egitto con la Tunisia, attraverso la nostra grande Colonia mediterranea.

Non si poteva in modo piú degno render conto di un'opera che farà epoca nella storia della civiltà. Quando i posteri vorranno ricordare l'audacia e la potenza realizzatrice del lavoro umano in questo secolo citeranno l'esempio di questa impresa, la cui prima idea, nata in germe in un convegno indetto dal Maresciallo Balbo ad Agheila il 14 febbraio 1934, tredici mesi più tardi era tradotta in perfetto piano esecutivo col R. Decreto 14 marzo 1935.

Due anni dopo, il 12 marzo 1937-XV dell'Era Fascista e primo della fondazione dell'Impero, l'opera in

ogni sua parte compiuta era inaugurata solennemente dal Duce, fra lo stupore del mondo.

Chi voglia conoscere le diverse fasi dell'impresa e i criterî tecnici a cui obbedì, ricordarne l'origine, seguirne l'attuazione tronco per tronco, sapere quanto costò, rivivere le fatiche della mano d'opera indigena e nazionale, farsi un'idea delle difficoltà superate per risolvere il problema dei viveri e dell'acqua, vedere all'opera la macchina ausiliatrice del lavoro umano, ammirare le case cantoniere e di ristoro che accompagnano l'interminabile via litoranea, e il grande Arco commemorativo della Sirtica, che durerà quanto e più dei romani ruderi di Leptis, scorra le pagine di questo volume e — si potrà dir col Poeta — *di sapere avrà sazio ogni desìo.*

Storia d'Italia dalle origini ai nostri giorni.

Non sembra, a vederlo, un libro che tutti possano leggere dalla prima all'ultima pagina, ma un libro di consultazione, anzi di frequente consultazione, come un dizionario o, meglio — e così ci piacerebbe definirlo — come un'Enciclopedia storica d'Italia. Invece... Ecco, sfogliamolo (ETTORE FABIETTI - *Storia d'Italia dalle origini ai nostri giorni*, Milano, S. A. Ed. Genio, 1937-XV, pagg. 692, con 84 tavole e 12 carte geografiche: L. 70) e leggiamo qua e colà, per formarcene un giudizio; e allora avviene un fatto non comune. Abbiamo aperto il libro in corrispondenza della trattazione di un periodo storico che conosciamo meglio o che ci appassiona di più, e ci stupiamo di vederlo trattato con inaspettata ampiezza. Ma non è questa una « sintesi » della storia d'Italia? Apriamo cento pagine più avanti o più indietro e troviamo dovunque una trattazione quasi sempre esauriente per la nostra curiosità. Allora sarà una rigida arida cronaca, poco più di certi sommarî... Orbene, neppure questo, perchè la trattazione è invece calda, colorita, efficace. Sarà ristretta alla sola storia civile: successione di imperatori, di re, di prìncipi, di pontefici; narrazioni di guerre, di lotte. Nemmeno questo, perchè si fa posto anche alla storia delle arti, della cultura, delle scoperte, delle invenzioni. Sarà limitata nel tempo. Ma no, perchè va dalla preistoria, alle strade imperiali che l'Italia sta tracciando nell'Africa Orientale.

Miracolo, dunque. Sì, la cosa può sembrare miracolosa ed è nuova nel campo della nostra cultura storica, nel senso che non vi sono parole vane, non considerazioni prolisse che attardano, ma la narrazione fila rapida, con un nesso, con una vigoria, con una passione che incatenano. Alcune cartine storiche e un certo numero di illustrazioni scelte con gusto completano l'opera.

Geologia dell'Italia Meridionale.

« Uno studio geologico e geografico dell'Italia Meridionale, dalle foci del Liri e del Biferno fino al Capo Spartivento, vale quasi come un indice della conoscenza fisica dell'Italia intera ». Queste parole dell'introduzione, densissima di idee, precisano il carattere e l'importanza della recentissima opera di Giuseppe De Lorenzo: *Geologia dell'Italia Meridionale.* (Nuova edizione a cura di Geremia D'Erasmo. Napoli, Ed. Politecnica S. A., 1937-XV, L. 25).

Si tratta di un volume la cui materia non si presta ad un facile riassunto, pur essendo limpidamente esposta, e con metodo rigorosamente scientifico. Un'opera, dunque, di schietta divulgazione per lettori di qualche cultura. Dove il carattere strettamente informativo della materia lascia adito alla sintesi, la bella prosa del De Lorenzo assume una vigorosa efficacia e si apre in larga visione d'insieme, specialmente nei capitoli conclusivi.

Eccellenti le 143 illustrazioni, molte delle quali dovute all'Autore stesso e tutte documentarie nel senso più assoluto dell'espressione, ad efficace integrazione del testo.

Esso STANDARD Essolube

Società Italo-Americana pel Petrolio Genova

AUTOMOBILISMO

LA NUOVA "BALILLA" 1100

(Caratteri, dati tecnici, impressioni di prova).

Una nuova automobile — e la *Balilla 1100*, lanciata in questi giorni, è un'automobile radicalmente nuova — esige non solo una presentazione tecnica ma, poichè la sua «personalità» è di reale importanza nel quadro della vita economica e industriale della Nazione, anche un rapido esame della sua genesi, della sua ragion d'essere, del suo processo formativo.

Nata come piccola vettura essenzialmente utilitaria, già la vecchia *Balilla 3 marce* aveva manifestato doti così solide e prestazioni così interessanti da venir promossa, per spontanea elezione degli utenti, a «vettura da famiglia» o da «turismo», senza perdere peraltro le caratteristiche iniziali di stretta utilità. Per secondare questa allargata gamma di utilizzazione, la Fiat, come tutti sanno, dopo il primo biennio aveva modificato la vettura, fornendola di nuove comodità e prestazioni, e nella nuova veste la *Balilla* fu per tre anni la beniamina di un pubblico sempre più vasto, non alieno dal giurare nella sua eterna giovinezza. Senonchè, la diffusione incontrata dagli altri due attuali tipi della Fiat, la «*1500*» e la «*500*», riaprirono quasi di colpo un problema che alla sensibilità della Casa torinese non poteva sfuggire.

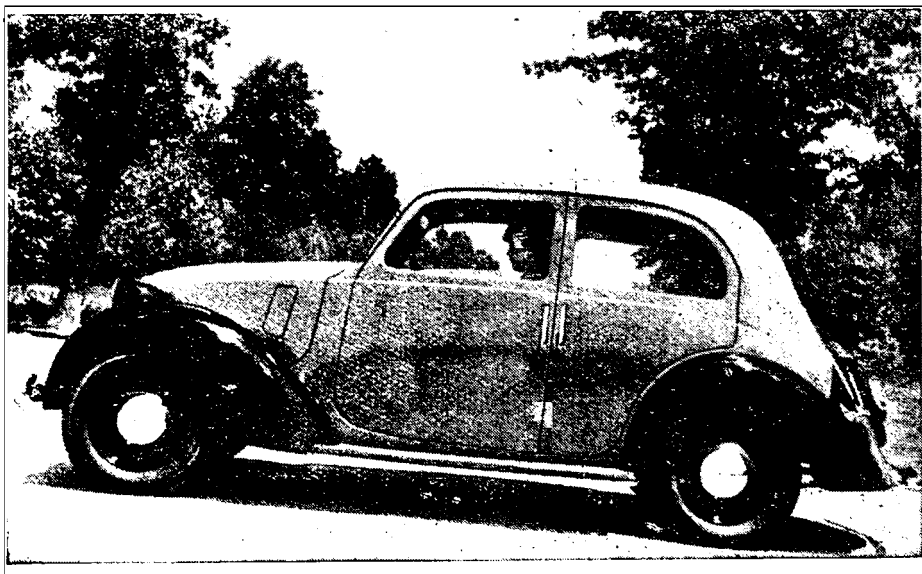
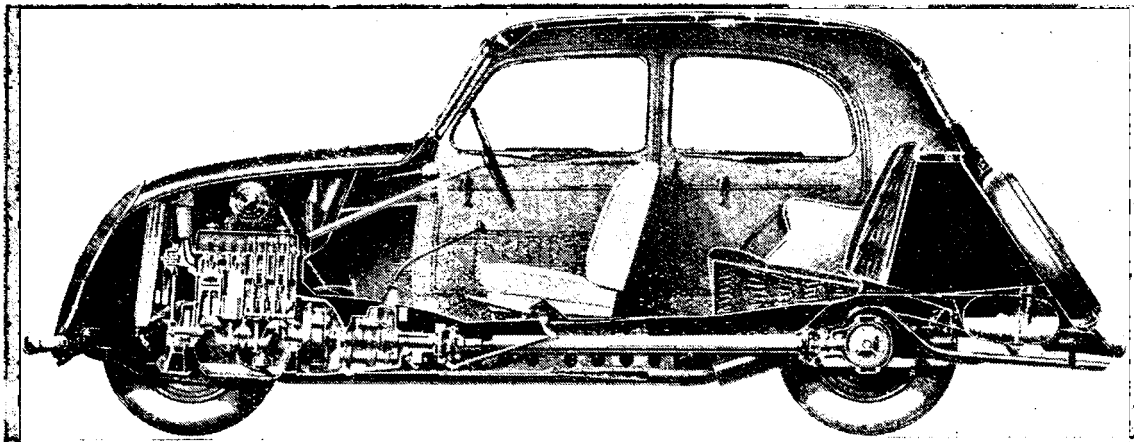
Da un lato, infatti, le due «ultimogenite» della Fiat, improntate a un nuovo più evoluto stile costruttivo, ricche di nuovi pregi, prestazioni e comodità, hanno contribuito ad una rapida evoluzione della coscienza automobilistica delle masse verso una maggior raffinatezza tecnica, nuove linee, nuove e più brillanti caratteristiche. Macchine d'avanguardia, esse hanno dimostrato che il nuovo stile della Fiat aveva colpito nel segno, meritava generalizzazione.

D'altra parte, coll'affermarsi della piccola «*500*», il pubblico di esigenze eminentemente utilitarie, o comunque improntate verso la macchina di mole e portata ridotte, venne a trovar colmata quella che, dopo l'evoluzione (riflessa naturalmente nel prezzo) della primitiva *Balilla*, si era delineata come una lacuna della produzione italiana. E conseguentemente andarono assumendo sempre maggior consistenza, attorno alla Balilla, le simpatie degli automobilisti non strettamente ed esclusivamente «utilitari».

A questa clientela, che è forse oggi, in Italia, la più diffusa, e che non fa questione tanto del minimo prezzo d'acquisto quanto del minimo consumo compatibile con prestazioni molto elevate e con la più raffinata modernità di soluzioni tecniche e pratiche; che vuole una macchina, insomma, altrettanto elegante e generosa in velocità e in salita quanto docile in città e servizievole e parca nell'uso utilitario, a questa innumerevole clientela della quattro posti «universale» concepita alla 1937 è destinata l'attuale radicale evoluzione della *Balilla*.

La nuova *Balilla* può essere accostata, per molte sue caratteristiche, al capolavoro della Fiat, la «*1500*», di cui ha assunto lo stile, le principali prestazioni, il favorevole rapporto potenza-peso, molti interessanti dettagli, la notoria eleganza di linea. E tuttavia rimane una *Balilla:* la macchina di tutta confidenza, di modesta tassazione, di basso consumo. Cambia la fisionomia tecnica, ma rimane la fisionomia pratica, rimane la tradizione che ha fatto di questa vettura un indispensabile caposaldo dell'automobilismo italiano.

In confronto al tipo precedente la nuova *Balilla* ha una cilindrata appena leggermente aumentata (1090); le valvole in testa; una velocità di una ventina di km.-ora superiore; le ruote anteriori indipendenti; la sospensione posteriore con barra stabilizzatrice; un telaio più lungo, più basso, e con motore e sedili decisamente spostati in avanti; un nuovo sterzo con comando diretto indipendendente alle due ruote, senza accoppiamento; il serbatoio posteriore; le gomme a bassissima pressione; una carrozzeria spiccatamente aerodinamica con avancorpo curvo e coda razionalmente profilata; una migliore e più ampia abitabilità.

Come già appare da questi sommari cenni di massima, si tratta dunque di una vettura tipicamente di lusso, nel senso italiano della parola: infatti, mentre altrove la

LA SAGOMA SNELLA E ARMONIOSA DELLA NUOVA BALILLA

SEZIONE LONGITUDINALE DELLA NUOVA BALILLA 1100

vettura di lusso ha per principale caratteristica la cilindrata e la pesante consistenza di tutto il complesso, elementi coi quali è facile ottenere macchine brillanti e comode, le particolarissime esigenze del mercato italiano indirizzano ad una via molto più ardua, intessuta di requisiti apparentemente antitetici, che è vanto precipuo della nostra industria l'aver saputo conciliare.

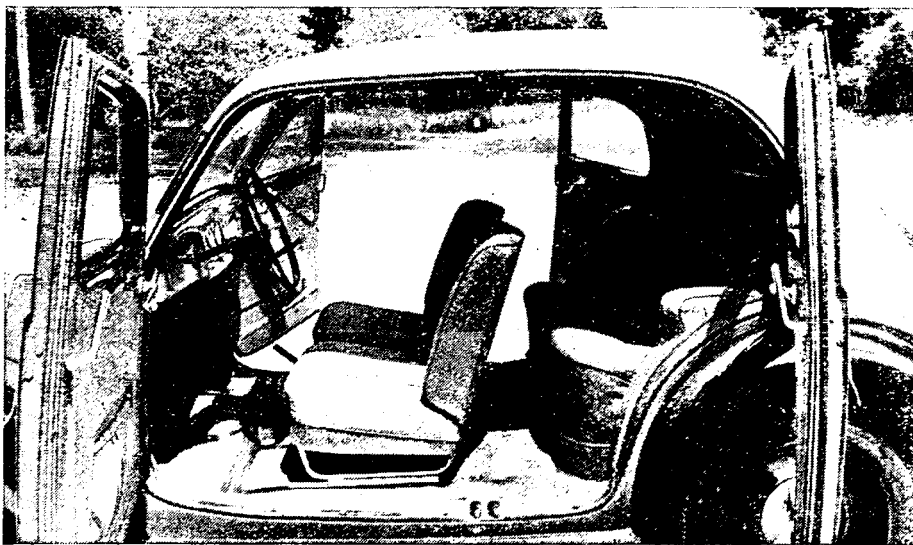
* * *

Qualche cenno descrittivo.

Nelle sue linee generali, come si è detto, la carrozzeria ricorda assai la « *1500* »: essa è spiccatamente aerodinamica, a linee tondeggianti, superficie liscie, dolcemente arrotondate, come nella figura. Da notare che il tetto della macchina è lievemente più basso da terra che nella *Balilla* precedente, pur essendosi aumentato di 3 cm. la spazio interno, e senza diminuire l'altezza minima da terra, che già era di soli 16 cm.: l'apparente miracolo è dovuto alle profonde incassature ai lati del tunnel racchiudente la trasmissione, che emerge di molto dal pavimento circostante (l'albero di trasmissione infatti, a differenza della vecchia Balilla, passa tutto al di sopra del telaio).

Altro apparente paradosso brillantemente risolto è la grande abitabilità interna in contrasto con la snella e affusolata mole esteriore. Ogni curva, ogni sagoma della carrozzeria è stata razionalmente sfruttata per aumentare l'abitabilità: i gomiti possono espandersi senza urtare, i piedi possono insinuarsi sotto i sedili antistanti, che sono tubolari e lasciano l'apposita luce libera inferiormente; il taglio di porta fortemente obliquo in avanti non richiede contorcimenti per entrare ed uscire; le fiancate a luce unica, senza piantoni intermedi, garantiscono la stessa comodità di accesso anche al sedile posteriore: accessibilità che è altresì favorita dal forte spostamento in avanti del sedile, non più sul ponte, ma tutto, schienale compreso, davanti all'assale (tendenza oggi diffusa, per sottrarre i passeggeri ai sobbalzi delle ruote).

La carrozzeria è, in effetti, leggermente più larga e sensibilmente più lunga della vecchia *Balilla;* ma dà la sensazione, anzi le comodità di un volume abitabile molto maggiore. Anche i cuscini sono a nuovo profilo, più lunghi, più inclinati e più rialzati in avanti.

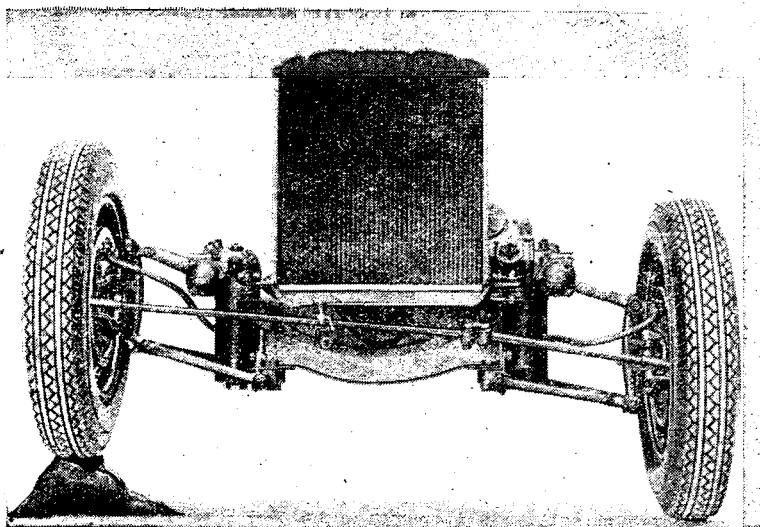
La visibilità e l'aerazione, per tutti i sedili, sono decisamente migliori: la vettura è luminosa, panoramica, fresca. Il tetto, in lamiera, ha un'intercapedine isotermica. Il cofano curvo e pendulo, alla «*1500*», permette un provvidenziale controllo del guidatore sulla strada immediatamente davanti e sui fianchi. Il parabrezza, in vetro di sicurezza (come tutti i cristalli della vettura) è fortemente inclinato e di generose dimensioni. L'interno possiede una speciale imbottitura anti-acustica e anti-vibrante, che toglie alla cassa ogni risonanza ed isola da ogni rumore. La bagagliera, come nella «*1500*», è accessibile dall'interno, ribaltando lo schienale posteriore.

AMPIEZZA E COMODITÀ SONO LE CARATTERISTICHE DELLA NUOVA BALILLA 1100

Queste, a grandi linee, le principali caratteristiche della carrozzeria, alla quale — interessando in special modo le signore — era giusto dare cavallerescamente la precedenza. Per i signori uomini ci addentreremo brevemente nella parte meccanica.

LE RUOTE ANTERIORI INDIPENDENTI

Il motore è un quattro cilindri di 68×75, con cilindrata totale di 1090 cmc.: a 4000 giri rende oltre 32 cavalli, con rapporto di compressione 6: rapporto relativamente moderato (tanto più se si considera che il motore ha testata d'alluminio) tale da permettere l'impiego della comune benzina anche di qualità mediocre senza battiti in testa. È tassato per 13 HP fiscali, in 420 lire annue, dopo il primo anno di esenzione.

Le valvole sono in testa, comandate con aste e bilancieri da albero nel basamento, azionato a sua volta da catena silenziosa a rulli. L'albero a manovelle gira su tre supporti. Il carburatore è di tipo invertito, con grande filtro d'aria silenziatore, e filtro benzina a campana, smontabile a mano. La lubrificazione è forzata con pompa a ingranaggi: la circolazione d'acqua è a termosifone.

L'alimentazione è fornita da pompa meccanica a membrana, con serbatoio di 33 litri, nella parte posteriore del telaio: innovazione sulla *Balilla*, per ovvie ragioni di sicurezza e di distribuzione dei pesi e dello spazio. Il blocco motore è applicato al telaio mediante speciali sospensioni di gomma, su tre punti: due laterali all'altezza del baricentro, ed uno posteriore. Esso è sensibilmente inclinato all'indietro, in modo da mantenere, sotto carico, l'albero di trasmissione perfettamente allineato.

Per i Soci Automobilisti

il Touring Club Italiano ha istituito questi servizi:

RILASCIO DEI DOCUMENTI DOGANALI DI TEMPORANEA IMPORTAZIONE DEGLI AUTOVEICOLI. I «trittici» (valevoli per l'ingresso nel territorio di un solo Stato) e i «carnets de passages en douane» (per entrare in diversi Stati) esentano l'automobilista dall'obbligo di depositare presso gli Uffici Doganali esteri la somma corrispondente all'ammontare del dazio sull'autoveicolo. I «trittici» ed i «carnets» si possono ottenere presso la nostra Sede centrale; l'Ufficio del T. C. I. di Torino (via Carlo Alberto N. 45-47); gli Uffici C. I. T. di Ancona, Bologna, Bolzano, Brescia, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Genova, Merano, Milano, Napoli, Rapallo, Roma, Venezia, Verona, Zara; l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C. I. T.) di Trieste; gli Uffici dell'«Italia» Società di Navigazione, in Genova; l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia; la Società Trasporti F.lli Gondrand a Firenze; l'Agenzia Trasporti Giuseppe Fava di Imperia; The Anglo American Agency e Bank di Alassio; l'Ufficio Viaggi Ronchi di Como.

SERVIZIO DI INFORMAZIONI TURISTICHE. Il Touring è in grado di fornire i più dettagliati ragguagli in ordine a schemi di viaggio, itinerari stradali, condizioni di transitabilità dei valichi, stato delle strade, categorie e tariffe di alberghi, ecc.; distribuisce, inoltre, itinerari automobilistici espressamente compilati secondo le indicazioni dei Soci.

SERVIZIO DI CONSULENZA LEGALE a mezzo di un ufficio specializzato in diritto turistico e nella materia inerente ai problemi della circolazione stradale.

SERVIZIO DELLE SEGNALAZIONI STRADALI: oltre 270.000 cartelli del Touring sono stati finora collocati sulle strade d'Italia, dell'Impero e delle Colonie!

SERVIZIO DI AFFILIAMENTO ALBERGHI, AUTORIMESSE, MECCANICI. Oltre a fruire degli sconti che gli esercizi affiliati al Touring accordano ai Soci, questi possono contare sulla migliore accoglienza e sulla più attenta esecuzione delle prestazioni richieste

CARTE E GUIDE. Il Socio Automobilista trova al Touring «Carte» continuamente aggiornate con ogni cura e «Guide» nelle quali gli itinerari stradali sono diligentemente descritti.

FACILITAZIONI E SCONTI in materia di assicurazione contro la responsabilità civile e gli infortuni, nonchè di assicurazione delle spese legali derivanti da sinistri della circolazione stradale.

Per informazioni più particolareggiate i Soci si rivolgano alla Direzione del
TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA N. 10 - MILANO

Il cambio (4 velocità e retromarcia) e la trasmissione (albero con due giunti flessibili e coppia conica, con pignone registrabile dall'esterno) non differiscono sostanzialmente dal precedente tipo di *Balilla*, se non nei rapporti di trasmissione, sensibilmente elevati. È naturalmente mantenuto il sincronizzatore per l'innesto rapido silenzioso della terza e della quarta, nonchè la terza silenziosa.

Novità di grande rilievo registrano invece le sospensioni. Davanti è a ruote indipendenti, su pinne articolate trasversali, tipo « 500 », ma col lato superiore del parallelogramma deformabile costituito da una leva anzichè da un braccio di balestra. La reazione elastica è fornita da un cilindro verticale (costituente il lato del parallelogramma fisso al telaio) che racchiude due molle cilindriche, una principale ed una ausiliaria, con ammortizzatore idraulico incorporato.

Posteriormente, la sospensione ricorda quella della « *1500* », a lunghe balestre di minima freccia, con barra stabilizzatrice che reagisce al « coricamento » trasversale per forza centrifuga nelle curve, ripartendo le sollecitazioni molto accentuate su entrambe le balestre. È diverso però il tipo di ammortizzatore, sempre idraulico, ma a fulcro anzichè telescopico: la barra stabilizzatrice collega appunto i perni degli ammortizzatori.

Anche la sterza differisce radicalmente sia dalla vecchia *Balilla* che dalla « *1500* »: dall'unica scatola di guida, a vite e ruota elicoidale, munita di dispositivo per la ripresa del gioco, sono azionati due distinti tiranti che comandano direttamente e singolarmente le due ruote, le quali non hanno dunque alcun diretto legame reciproco.

Il volante di guida è normalmente a sinistra: a richiesta però la vettura può anche essere fornita con guida a destra.

L'intelaiatura portante della macchina è del tipo a lungheroni a costola alta, con crocera centrale d'irrigidimento a elementi diagonali; non differisce sostanzialmente dal precedente tipo *Balilla* se non: nell'avantreno, in ragione della sistemazione delle ruote indipendenti; nella minor altezza media da terra del suo piano superiore; e nel passo, che da m. 2,30 è passato a m. 2,42. La carreggiata è stata lievemente ritoccata: dal valore unico di 1200 è oggi passata a 1220 posteriore e 1230 anteriore.

Le ruote sono a disco di 15 × 3, gommate a bassissima pressione 5,00-15. I freni idraulici sulle 4 ruote sono di speciale generosità: tamburi amplissimi in alluminio, con alettatura di raffreddamento e anello in ghisa interno di riporto: la regolazione del gioco tra ganascie e tamburo avviene mediante rotazione degli eccentrici fissati sul disco portafreno. Il freno a mano ausiliario agisce sulla trasmissione, ed è comandato da leva orizzontale tra i due sedili, in posizione non ingombrante.

* * *

Per chiudere queste note di presentazione, ecco qualche sommario dato sulle prestazioni, da noi controllate in una esauriente prova su strada che dobbiamo alla cortesia della Fiat.

La velocità massima in piano, a pieno carico, è particolarmente elevata, data la cilindrata: abbiamo cronometrato i 107 km. all'ora su autostrada (media dei due sensi di marcia), ed abbiamo facilmente raggiunto i 113 in tratti di lieve pendenza: in questo dato il catalogo della Casa, che si limita a promettere « oltre 105 km.-ora », è dunque di esemplare sobrietà.

Sincero e obbiettivo è anche il dato di consumo « meno di 9 litri per 100 km. »: la nostra prova, in 4 persone su strada varia, a velocità sostenuta, con parte di percorso cittadino, ha dato per 228 km., il consumo di 20 litri esatti.

La ripresa e il tiro in salita rivelano, se anche il guidatore non ne fosse informato, la presenza delle valvole in testa e il favorevole rapporto potenza-peso: 32 cavalli per poco più di 800 kg. di vettura vuota. La docile maneggevolezza del cambio permette poi di sfruttarlo con tutta l'opportuna frequenza; e in salita, mantenendo il motore « allegro », si ottiene una marcia decisamente brillante, di un certo sapore sportivo.

Ma le impressioni forse più vive e allettanti per lo sperimentatore provengono dal gruppo di prestazioni che hanno tratto col sistema di sospensione a ruote indipendenti: guida, stabilità, tenuta di strada, molleggio. Non si saprebbe come concepire una sterza più dolce, più ferma, più istintiva, più pronta, a qualunque velocità e su qualunque più sconvolto terreno: nè siamo riusciti, durante tutta la prova, pur impiegando della vera temerarietà nelle curve, a percepire velleità di sbandate. Altrettanto sorprendenti la potenza e l'aderenza delle frenate a fondo, veramente nuove per la *Balilla*. Insomma, una tenuta di strada da vettura da corsa.

CRISTOFORO.

Il servizio S.A.L.D.A. per i Soci del Touring.

Nel numero scorso abbiamo dato notizia ai nostri Lettori della nuova iniziativa intesa ad assicurare ai Soci del Touring con una tenue spesa i vantaggi di una completa assistenza legale nel campo della circolazione stradale. Riteniamo utile riportare ora le tariffe di favore che la S.A.L.D.A. offre esclusivamente ai nostri Soci in seguito al recente accordo:

	Premio annuo
Autovetture per uso privato	L. 130
» per uso pubblico (tassì)	» 130
» per servizio di rimessa	» 150
Autocarri	» 150
» con rimorchio (autotreni)	» 180
Camioncini, autofurgoni, autocorriere (servizi di linea), autobus, torpedoni	» 130
Trattrici agricole	» 30
Compressori stradali	» 20
Motociclette	» 70
» con carrozzino	» 90
Motofurgoncini	» 50
Biciclette	» 15
» a motore	» 30
Tricicli per trasporto merci	» 25
Vetture padronali	» 25
» per servizio pubblico	» 40
Carri ad un cavallo	» 25
» a due cavalli	» 30
Motoscafi per uso privato	» 50
» per servizio pubblico	» 90
Barche a vela	» 25
» a motore	» 25
Piroscafi	» 120
Rimorchiatori portuali	» 150
Velivoli	» 120
Polizza ad personam	» 130

SOPRAPREMI

Estero. – L'estensione dell'assistenza ai seguenti Paesi (gruppo A): Svizzera, Francia (e Corsica), Austria, Ungheria, Iugoslavia e Liechtenstein è gratuita.

L'estensione dell'assistenza ai Paesi di cui al gruppo A) e inoltre per i seguenti: Germania, Cecoslovacchia, Danimarca, Norvegia, Olanda, Belgio e Spagna (costituenti complessivamente il gruppo B) . . . L. 20

L'estensione dell'assistenza ai Paesi di cui al gruppo B) e inoltre per i seguenti: Gran Bretagna (Inghilterra, Scozia, Irlanda), Stato Libero d'Irlanda, Isole Canarie, Marocco e Stati Uniti d'America . . . L. 40

Persone trasportate. – Estensione dell'assistenza a tutte le persone trasportate a bordo del veicolo assicurato, sia a titolo gratuito che oneroso (escluso il ricorso di questo contro l'assicurato) . . L. 12

Merci trasportate. – Estensione della polizza a tutela del vettore per le merci trasportate e soggette a danni in dipendenza di accidenti di circolazione . . . L. 15

Assicurazione R. C. – Per veicoli scoperti di assicurazione « responsabilità civile verso terzi » . . . L. 40

Spese di parte avversaria. – Estensione delle garanzie di polizza sulle spese di parte avversaria in caso di soccombenza dell'assicurato . . . L. 70

SCONTI

Di durata – per polizza quinquennale .... 15 %
per polizza triennale .... 5 %

Scoperto di 1/10 (a carico dell'assicurato) sconto extra sul premio lordo .... 10 %

Per numero. – Assicurando da 3 a 5 veicoli....... 10 %
» da 6 a 10 » .... 15 %
» da 11 a 15 » .... 20 %

Oltre i 15 veicoli sconti speciali concordati con la Direzione.

Fiat 500 (utilitaria): per contratto quinquennale si applica lo sconto del 30 %.

Veicoli di riserva (per i servizi di linea). Se indicati e compresi in polizza a premio normale, sulla parte di premio degli stessi, si conteggia uno sconto del 30 %.

Circolazione limitata. – Per i veicoli circolanti solo per una parte dell'anno solare il premio di polizza verrà ridotto in misura proporzionale al periodo di circolazione più una maggiorazione del 15 % sull'importo del premio così ridotto.

ACCESSORI

Addizionale – Costo polizza – Targhette distintivo – Diritto di quitanza: 20 % sul premio netto.
Tassa governativa: 2 % sul premio ed accessori.
Un ulteriore sconto del 20 % sul premio netto del primo anno verrà dalla S.A.L.D.A. corrisposto ai Soci del T. C. I. che contrarranno una polizza S.A.L.D.A. direttamente con la Sede centrale della Società stessa.

Ed ecco l'elenco delle Agenzie della S.A.L.D.A. alle quali potranno liberamente rivolgersi quanti intendono raccogliere più ampie informazioni sul servizio svolto dalla Compagnia.

Bergamo – Via XX Settembre 12 (Tel. 3632)
Bologna – Via Carbonesi 12 (Tel. 23046)
Bolzano – Via della Parrocchia, 2
Brescia – Via Umberto I 24 (Tel. 2122)
Cremona – Via Jannello Torriani 8 bis
Ferrara – Via Borgo dei Leoni 31
Genova – Piazza Campetto 9-35
Lecco – Via Dante 4 (Telef. 1643)
Livorno – Largo Littorio 5, Palazzo S. Giulia (Tel. 33590)
Milano – Direzione - Via G. Mayr 10 (Tel. 72288)
Milano – Agenzia - Via Monforte 45 (Tel. 71826)
Monza – Via Zucchi 11 (Tel. 3796)
Padova – Via Emanuele Filiberto 13
Piacenza – Via Sopramuro 60
Roma – Via Cassiodoro 19 (Tel. 32877)
Torino – Corso Vittorio Emanuele 74 (Tel. 44816)
Trieste – Via Dante 7 (Tel. 3779)
Ventimiglia – Via Cavour 35
Vercelli – Via Verdi 23
Verona – Via XXI Aprile 3 (Tel. 4644)

Il Salone dell'Auto a Milano.

Il 28 ottobre, all'alba dell'anno XVI, si aprirà a Milano il X Salone Internazionale dell'Automobile. Può sembrare prematuro, a distanza di cinque mesi, parlare dell'avvenimento. Ma già fin d'ora, d'altra parte, la massima rassegna tecnica e commerciale della produzione automobilistica appare impostata al punto che tutti i posteggi sono già completi. Avremo al Palazzo dello Sport, tradizionale Sede del Salone automobilistico, una nuova dimostrazione della capacità e del progresso dell'automobilismo italiano anche nei confronti della più attrezzata costruzione d'oltr'Alpe e d'oltre Oceano. Nè mancherà, al Salone dell'Auto, un significativo aspetto politico e propagandistico, poichè il regolamento della manifestazione comprende l'allestimento di due Mostre d'onore, dedicate alle strade ed ai carburanti nazionali. Sarà questo l'esaltazione dell'opera ciclopica compiuta da tecnici ed operai sulle vie dell'Impero per assicurare la più efficace valorizzazione delle sue infinite energie; sarà pure il riconoscimento dell'esperienza e del progresso compiuto nel campo dei combustibili, per assicurare all'Italia la piena indipendenza economica.

Il III Congresso del carbonio carburante.

A questa importante iniziativa è già assicurato il concorso delle Delegazioni ufficiali delle varie Nazioni aderenti al C.I.P.C.C., nonchè la partecipazione dei più noti specialisti dei problemi relativi ai carburanti sussidiarî. Sono stati costituiti Comitati di propaganda in Austria, in Belgio, in Francia, nel Portogallo, in Romania e in Svizzera. Anche da parte italiana le iscrizioni finora pervenute sono assai numerose ed è assicurata la collaborazione tecnica e finanziaria degli Enti maggiormente interessati all'argomento e delle principali Case costruttrici di autoveicoli destinati alla utilizzazione dei carburanti sussidiarî.

I lavori del Congresso che, come fu annunziato nel numero di maggio, avrà luogo in Roma dal 10 al 13 settembre p. v., saranno divisi in 5 sezioni, dedicate rispettivamente ai carburanti sussidiarî solidi (studio scientifico e tecnico, produzione industriale, utilizzazione), a quelli liquidi, a quelli gassosi, alle applicazioni coloniali dei carburanti sussidiarî ed alle questioni economiche e statistiche.

Sono membri di diritto del Congresso i Delegati ufficiali delle varie Nazioni. Le persone che desiderassero iscriversi possono rivolgersi alla Segreteria Generale del Congresso (Via Panisperna, 89-A, Roma), oppure alla Direzione Generale del T. C. I.

Gomme imperforabili.

Il vecchio problema ha ricevuto nei mesi scorsi una nuova soluzione, che già l'esperienza degli utenti permette di giudicare. Come sempre, è la semplicità che trionfa. Invece di agire sulle cause, creando gomme dove i chiodi non possano entrare, si è opportunamente agito sull'effetto, tornando cioè al già noto sistema d'introdurre preventivamente nelle camere d'aria una sostanza che, sotto l'effetto dell'aria tendente ad uscire dal foro, si assiepa contro il foro stesso e lo blocca.

Su questo semplice principio è basato il nuovo prodotto a base di polvere di mica, che ha già ricevuto collaudi pratici in Italia, su auto e su moto. A differenza di precedenti tentativi, a base di liquidi o di sostanze pastose, questo nuovo prodotto, denominato *Salvapneu*, è leggero, e perciò non squilibra la rotazione sulle macchine veloci, e pulito, il che potrà cattivargli quella simpatia dei « gommisti » che completamente mancò per prodotti precedenti, quando si trattava di manipolare, per riparazioni, le camere d'aria che li contenevano.

Curiose esperienze dimostrative sono state pubblicamente condotte con questo nuovo prodotto: tra le altre, alcune constatazioni ufficiali all'arrivo di corse importanti, che poterono documentare la presenza di chiodi in alcune gomme giunte al traguardo regolarmente gonfie.

Nuova applicazione della teoria del razzo.

È tornata in Francia alla ribalta della pubblica attenzione, dopo gli esperimenti di qualche anno fa sul « razzo » come mezzo di propulsione per veicoli, un nuovo originale motore a reazione, che differisce dalle consuete forme del razzo perchè non utilizza la reazione diretta di esplosivi sull'atmosfera a tergo del veicolo, ma lo stesso motore a benzina.

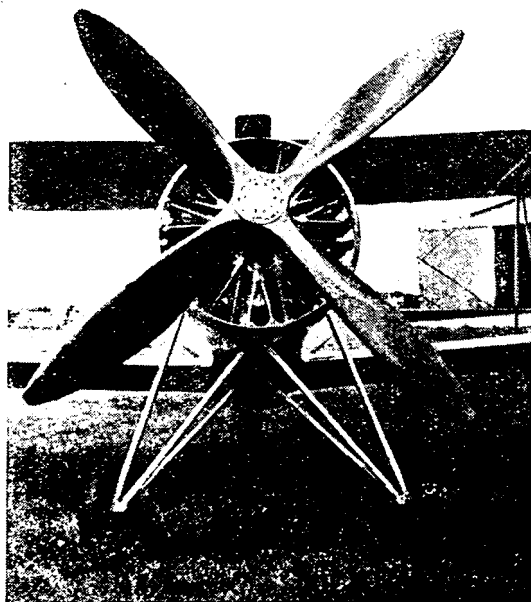
Nei nuovi esperimenti, un leggero triciclo, munito di un monocilindrico da motociclo di 500 cmc., aziona una turbina che, assorbendo l'aria esterna, la convoglia a bassa pressione, ma a grandissima velocità, nell'eiettore del « razzo ». Non sono più i gas di esplosione, ma la stessa aria atmosferica che, reagendo sull'aria ambiente all'uscita dell'eiettore, spinge in avanti il veicolo ad una velocità che pare prossima ai 70 km.-ora.

FIAT
CILINDRATA 1100 — AERODINAMICA
– più di 105 Km. all'ora.
– meno di 9 litri di benzina per 100 Km.
– valvole in testa, testata d'alluminio.
– sospensione anteriore speciale a ruote indipendenti.
– guida con comando indipendente alle due ruote.
Cristalli SECURIT
LA NUOVA BALILLA

ALI NEL CIELO

Nuova vittoria dell'Ala Fascista.

Nel maggio scorso, sull'aeroporto di Montecelio (Guidonia) il Ten. Colonnello Mario Pezzi, Comandante del Reparto Alta Quota, partito in volo con un apparecchio « Caproni 161 », munito di motore Piaggio P. XI R. C. 72, ha battuto il primato internazionale d'altezza.

L'apparecchio ha raggiunto la quota di m. 15.655, battendo così di m. 432 il precedente primato d'altezza tenuto dall'Inghilterra con metri 15.223, raggiunti il 28 settembre 1936 dal pilota F. R. D. Swain, con apparecchio Bristol, motore Bristol « Pegasus ».

VEDUTA FRONTALE DEL « CA. 161 » STRATOSFERICO

Il volo si è svolto in condizioni atmosferiche non del tutto favorevoli; la temperatura riscontrata alla quota raggiunta è stata di gradi 54 sotto zero.

Tutto il materiale adoperato nel tentativo, compresi gli strumenti di bordo, è di ideazione e di fabbricazione italiana.

L'aeroplano « Ca. 161 » del primato, ideato e costruito dalla ditta Caproni appositamente per il primato di altezza, è un biplano monoposto di grande superficie portante e di peso ridottissimo.

Il motore adottato è il « P. XI », che la ditta Piaggio di Pontedera costruisce in serie. Esso è un 14 cilindri a doppia stella, raffreddato ad aria, munito di riduttore e di compressore centrifugo, capace di mantenere costante la potenza fino a quote molto elevate.

L'elica, realizzata dalla ditta Caproni, è in legno, quadripale di grande diametro, a passo fisso.

Dieci nuovi primati all'aviazione italiana.

Nel maggio scorso un idrovolante trimotore « Cant Z. 508 », pilotato da Mario Stoppani e dall'Ing. Majorana, ha conquistato i primati internazionali di velocità su 1000 e 2000 chilometri, con kg. 5000 di carico commerciale, realizzando rispettivamente, sulla base di km. 1000, la velocità media di km./h. 251,889 e sulla base di km. 2000, quella di km./h. 248,412.

Il volo si è svolto sul circuito Grado-Rimini-Ancona-Grado.

Nello stesso mese, un anfibio da trasporto bimotore Macchi « M. C. 94 », pilotato da Giuseppe Burei ed Enrico Rossaldi, ha conquistato i primati internazionali di velocità su km. 1000 e 2000, ottenendo rispettivamente, su 1000 chilometri, la velocità media di km./h. 256,510, e su 2000, quella di km./h. 248,967.

Il primato precedente di velocità su km. 1000 era tenuto dagli Stati Uniti, con un anfibio Sikorsky S. 39, alla velocità media di km./h. 160,854; quello su km. 2000 era rimasto finora intentato.

Sempre nel maggio scorso, un anfibio da trasporto bimotore Macchi « M. C. 94 », pilotato da Giuseppe Burei ed Enrico Rossaldi, ha conquistato i primati internazionali di velocità su km. 1000, con carico commerciale di kg. 500 e 1000, realizzando la velocità media di km./h. 257,138.

Ancora nel maggio i piloti Stoppani e Caini, su idrovolante militare trimotore « Cant Z. 506 », hanno conquistato altri sei primati:

primato di velocità per idrovolanti su km. 5000, con kg. 1000 di carico: velocità media km./h. 308,244;
primato di velocità per idrovolanti su km. 5000, con kg. 500 di carico: velocità media km./h. 308,244;
primato di velocità per idrovolanti su km. 5000, senza carico: velocità media km./h. 308,244;
primato di distanza in circuito chiuso per idrovolanti: percorso compiuto km. 5200.

Il primato di velocità su km. 5000 senza carico era detenuto dalla Francia, con una media oraria di km. 139,567. Anche il primato di distanza era detenuto dalla Francia, con km. 5011,210. I primati di velocità su km. 5000, con kg. 500 e 1000 di carico, erano rimasti finora intentati.

Con la conquista di questi dieci « massimi » e del primato internazionale d'altezza — di cui ci occupiamo in questa stessa rubrica — l'Aviazione italiana passa in testa a tutte le aviazioni del mondo, distanziando per sei primati gli Stati Uniti e per 19 la Francia.

Facilitazioni fiscali per il turismo aereo.

Con R. Decreto Legge 22 aprile 1937, N. 572, si stabilisce che ai piloti turisti nazionali, soci della Reale Unione Nazionale Aeronautica, è concessa l'esenzione dai dazî doganali, dalla tassa di vendita e, nei Comuni ove siano applicati, dalle imposte di consumo per i carburanti ed i lubrificanti da essi consumati nella loro attività di volo.

L'esenzione è limitata ad un quantitativo annuo di carburanti e di lubrificanti da determinarsi, per ciascun esercizio finanziario, dal Ministro per le Finanze, di concerto con quello per l'Aeronautica.

Concorso della R. Accademia Aeronautica.

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso, per titoli e per esami, per l'ammissione di 300 allievi alla prima classe del corso regolare della R. Accademia Aeronautica, che avrà inizio il 16 ottobre 1937-XV.

A tale concorso sono ammessi i giovani di nazionalità italiana che abbiano compiuto il 17° anno di età e non

superato il 22°; siano iscritti al P. N. F.; siano dotati dello sviluppo organico e dell'attitudine psicofisiologica necessaria per esercitare la navigazione aerea in qualità di pilota d'aeroplano; posseggano uno dei seguenti titoli di studio: diploma di maturità classica o scientifica; diploma di abilitazione magistrale; diploma di abilitazione conseguito in qualsiasi sezione di Istituto Tecnico; diploma di abilitazione rilasciato da un R. Istituto Industriale o Commerciale; diploma di licenza di un R. Istituto Nautico.

Il corso avrà la durata di tre anni accademici. Gli allievi che avranno superato alla fine del terzo anno gli esami finali di idoneità e conseguito il brevetto di pilota d'aeroplano, saranno nominati sottotenenti in S. P. E. dell'Arma Aeronautica e immediatamente dopo saranno comandati a frequentare un corso di perfezionamento della durata di un anno.

Trentanove milioni di lettere trasportate sulla linea dell'Impero.

Nel periodo dal 1° maggio XIV al 30 aprile XV i velivoli dell'« Ala Littoria » in servizio tra la metropoli e l'Africa Orientale Italiana, nei loro viaggi di andata e ritorno, hanno complessivamente trasportato 39.000.000 di lettere.

Se poste in fila l'una di seguito all'altra, queste lettere formerebbero un nastro della lunghezza di 5.800 chilometri, pari pressochè alla distanza che separa Roma da Addis Abeba.

Il servizio aereo in Dancalia.

Una nuova brillante affermazione dell'aviazione civile italiana è il servizio che l' « Ala Littoria » gestisce dal marzo scorso attraverso la Dancalia, da Assab a Sardò, provvedendo al trasporto viaggiatori ed ai bisogni di viveri e merci dei varî cantieri disseminati attraverso trecento chilometri di deserto dancalo, dove il lavoro italiano sta costruendo una tra le più ardite strade camionabili del Mondo.

Il servizio aereo disimpegna, anche per conto dell'Intendenza, in pieno deserto dancalo, il rifornimento delle bande camellate, dislocate nell'interno della Dancalia.

Piloti ed equipaggi superano, con entusiasmo fascista, tutte le difficoltà di clima e d'ambiente.

Il « Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche ».

Si è recentemente costituito — sotto l'egida del Ministero dell'Aeronautica — il « Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche », al quale aderiscono l'*Alfa Romeo*, la *Breda*, i *Cantieri Riuniti dell'Adriatico*, la *Caproni*, la *Fiat*, l'*Isotta Fraschini*, la *Macchi*, la *Piaggio*, la *Siai* e gli stabilimenti associati, ossia la totalità delle industrie aeronautiche nazionali in condizioni di esportare.

La costituzione del Consorzio si è resa necessaria in considerazione della crescente complessità tecnica e politica delle esportazioni aeronautiche e dell'importanza valutaria ed economica che esse assumono.

Collegamento aereo Roma-Praga.

È stata recentemente inaugurata la nuova linea aerea giornaliera Venezia-Trieste-Klagenfurt-Bratislava-Praga, esercita dall'« Ala Littoria » in collaborazione con la compagnia aerea cecoslovacca « Česoslovenska Statni Aerolinie ».

La linea corrisponde direttamente a Venezia con il servizio proveniente da Roma, cosicchè sarà possibile, partendo da Roma alle 8,40, arrivare a Venezia alle 10,35, per ripartirne, dopo aver fatto colazione, alle 13,40,

raggiungendo Trieste (scalo facoltativo) alle 14,05, Klagenfurt alle 14,45, Bratislava alle 16,20 e Praga alle 18. Nel senso inverso, la partenza da Praga è fissata alle 8,35, con arrivo a Venezia alle 12,55; si riparte da Venezia alle 16,15, per giungere a Roma alle 18,10.

La linea sarà esercitata dalle due compagnie con apparecchi terrestri trimotori italiani del tipo « S. 73 », capaci di trasportare 18 passeggeri, alla velocità di 300 chilometri-ora.

Linea aerea Berlino-Tokio.

Con l'inaugurazione del nuovo tronco Tien Tsin-Dairen si è stabilito un collegamento aereo ininterrotto di Berlino con Tokio, attraverso Atene-Hanoi-Tien Tsin-Dairen. Il costo del biglietto è di 2400 marchi e il percorso viene coperto in dieci giorni.

Il servizio aereo postale Germania-Sud America.

Nel febbraio scorso si è compiuto un triennio di attività del servizio aereo postale regolare tedesco verso l'America del Sud. Effettuato, inizialmente, ogni 15 giorni, con un carico di 10.000 lettere trasportate in ogni volo, questo servizio trasporta ora, settimanalmente, circa 50.000 lettere.

Nei tre anni sono state eseguite regolarmente 215 traversate atlantiche ed è stato trasportato un totale di 11 milioni di lettere. La durata del volo dall'aeroporto di Francoforte sul Meno alle coste sud-americane è stata ridotta a 40 ore. Il quarto giorno dalla partenza dalla Germania la posta giunge a Santiago del Cile, cioè a km. 15.000 di distanza. Molti dei piloti tedeschi impiegati in questo servizio transatlantico hanno già eseguito dalle 40 alle 50 traversate ed alcuni raggiungono anche le 80 traversate.

Corpo d'aviatori nazionalsocialista.

Il Cancelliere del Reich ha recentemente emesso un decreto che crea un « Nationalsozialistisches Fliegerkorps » destinato a sviluppare l'interesse per l'aviazione e a dare ai suoi membri un'istruzione aerea premilitare. Questo corpo si sostituisce all'associazione sportiva aerea tedesca « Deutscher Luftsport-Verband », che è stata sciolta. Possono far parte di questo corpo i riservisti dell'aeronautica che abbiano fatto servizio di volo, i titolari di brevetti di piloti d'aeroplano, di pallone, di aliante, o gli osservatori, nonchè i giovani che abbiano almeno 18 anni ed escano dalle sezioni d'aviazione della « Hitlerjugend ». Sono pure ammessi al corpo coloro che al 1° aprile 1937 erano membri del Luftsportverband.

Aviolinea transcanadese.

Col 1° luglio ha avuto inizio un servizio aereo transcontinentale nel Canadà, che collega Halifax con Vancouver in 16 ore. Il Governo canadese ha molto curato l'organizzazione a terra degli impianti, la quale comprende 25 radiofari a quattro direzioni. È stato anche necessario costruire una trentina di campi d'atterraggio nell'interno di foreste. Durante il primo anno l'aviolinea trasporterà soltanto la posta.

Servizî aerei nel Pacifico.

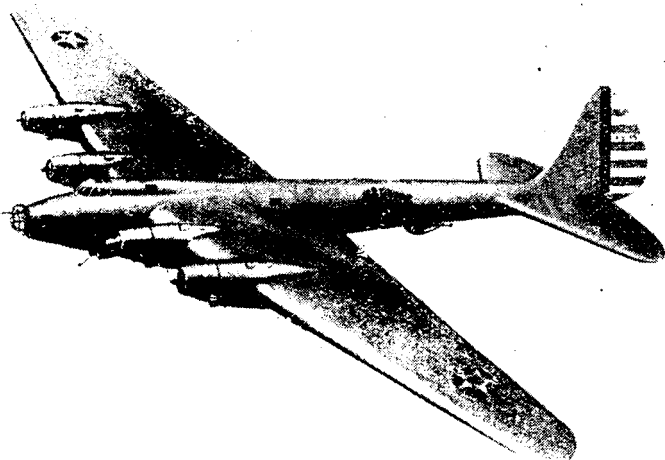
La « Pan American Airways » intende iniziare nel 1938 un servizio aereo transoceanico per l'Australia, e, mentre sviluppa i piani e procede alle necessarie trattative per l'approntamento delle basi e dei materiali, ha dato l'incarico ad esperti di studiare le rotte sulle quali dovrà svolgersi il servizio. La nuova linea avrà

uno sviluppo di circa 13.670 chilometri sul seguente percorso: San Francisco-Honolulu-Isola Palmyra-Isole-Samoane-Isole Figi-Isola Norfolk-Isola Lord Howe-Sydney.

Cessazione dei servizi aerei russo-tedeschi.

Scaduti e non essendo stati rinnovati i relativi accordi, è cessato recentemente il funzionamento della linea aerea Berlino-Mosca, gestita in «pool» dalla Luft Hansa e dall'Aeroflot. In sua vece è stata inaugurata una linea Berlino-Koenigsberg-Kaunas-Riga-Reval, gestita dai Tedeschi.

Nuovo bombardiere americano.

La «Boeing Aircraft Co.» di Seattle ha recentemente costruito un nuovo bombardiere quadrimotore pesante, denominato «XB-15». Il nuovo apparecchio, ad ala mediana completamente metallica, è munito di 4 motori Pratt & Whitney Twin Wasp da 1000 CV. ciascuno. Come nei suoi altri quadrimotori, Boeing ha mantenuto anche in questo la deriva semplice, al contrario di altre società americane, i cui nuovi grandi apparecchi hanno derive doppie o triple. Una novità dell'«XB-15» è costituita da un generatore di corrente alternata di 110 volta, azionato da due piccoli motori a benzina. Gli impianti elettrici richiedono una lunghezza totale di fili superiore ad undici chilometri. Un sistema di meccanismi automatici di controllo permette di sorvegliare il funzionamento di tutti gli organi dell'aeroplano. La velocità massima del nuovo aeroplano si aggira sui 400 chilometri orari.

L'«XB-15».

Statistiche americane.

Secondo statistiche compilate dall'Ufficio aeronautico del Dipartimento del Commercio, le aviolinee delle compagnie americane durante l'anno 1936 hanno trasportato un milione e 148 mila passeggeri e quattro mi-

lioni di chilogrammi di posta, con un aumento di circa 300.000 passeggeri e un milione e mezzo di chilogrammi di posta, nei confronti del 1935. Sempre nel 1936, le esportazioni di materiale aeronautico dagli Stati Uniti hanno raggiunto un totale di 23 milioni di dollari, con un aumento del 60 per cento rispetto al 1935.

Nuovo tipo di giroplano.

Ha terminato recentemente le sue prove alla stazione sperimentale del Ministero dell'Aria inglese, a Farnborough, un nuovo tipo di giroplano capace di decollare e atterrare verticalmente.

Le pale del nuovo giroplano, che è un monoposto, azionato da un motore Pobjoy Niàgara a raffreddamento ad aria a stella da 84 CV., sono mosse dal motore e non, come nell'autogiro, direttamente dal vento. Avviate al suolo, le pale possono immagazzinare sufficiente energia iniziale da permettere all'apparecchio di salire dopo soli due metri di corsa, ciò che equivale ad un decollo verticale. Il giroplano si innalza poi seguendo una ripida curva a spirale, sormontando un diaframma di 17 metri di altezza in meno di 60 metri di distanza. La velocità dell'apparecchio è in media di 175 chilometri orari; la velocità di salita è di 215 metri al minuto, circa. L'aeroplano non ha ali, ma soltanto tre pale di rotore sospese al disopra del pilota e fissate ad un pilone.

Primati.

Pilotando un « Caudron Tiphon » bimotore « Renault », il Capitano Rossi ha battuto il primato internazionale di velocità su km. 5000, alla media di km./h. 312.500. Il primato era tenuto dagli Stati Uniti con km./h. 272.030.

Il pilota Brook ha recentemente compiuto il collegamento Londra-Città del Capo-Londra in 9 giorni, 9 ore e 30'. Il percorso Città del Capo-Londra è stato compiuto in 4 giorni e 18', battendo così di 16 ore il precedente campionato tenuto da Amy Mollison.

Il Capitano russo Baidukov, su un aeroplano quadrimotore da trasporto, ha recentemente stabilito il primato internazionale di velocità con carico commerciale di 5 tonnellate in circuito chiuso, sulla base di 2000 chilometri, volando alla media di km./h. 280.

L'aliante russo « Rastargov » ha compiuto un volo senza scalo di km. 534, in 7 ore e 43 minuti, battendo così il primato internazionale tenuto dal tedesco Rudolf Eltschern con km. 405.200.

Progressione dei primati d'altezza.

1	dic.	1909 :	Latham	m.	453 (Francia)
9	dic.	1910 :	Legagneux	m.	3.100 (Francia)
4	sett.	1911 :	Garros	m.	3.910 (Francia)
11	dic.	1912 :	Garros	m.	5.610 (Francia)
28	dic.	1913 :	Legagneux	m.	6.160 (Francia)
27	febbr.	1920 :	Schroder	m.	10.093 (Stati Uniti)
28	sett.	1921 :	Mac Ready	m.	10.518 (Stati Uniti)
5	sett.	1923 :	Sadi Lecointe	m.	10.745 (Francia)
3	ott.	1923 :	Sadi Lecointe	m.	11.145 (Francia)
25	luglio	1927 :	Champion	m.	11.710 (Stati Uniti)
26	magg.	1929 :	Neuenhofen	m.	12.739 (Germania)
4	giug.	1930 :	Soucek	m.	13.157 (Stati Uniti)
16	sett.	1932 :	Uwins	m.	13.404 (Inghilterra)
28	sett.	1933 :	Lemoine	m.	13.661 (Francia)
11	aprile	1934 :	Donati	m.	14.433 (Italia)
14	agosto	1936 :	Detré	m.	14.836 (Francia)
28	sett.	1936 :	Swains	m.	15.223 (Inghilterra)
7	magg.	1937 :	Pezzi	m.	15.655 (Italia)

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 7 LUGLIO 1937 - E. F.

UCCEL DI BOSCO

SULLE ORME DI RENZO IN FUGA

« Perchè se posso essere uccel di bosco — aveva pensato — non voglio diventare uccel di gabbia ».
A. Manzoni, « I Promessi Sposi ».

Quando Renzo Tramaglino, imprudente ciarlone, riuscì a sgattaiolare fuori dalla folla che lo aveva strappato dalle mani dei birri e a darsela a gambe, si propose per prima cosa, come ricorderete, di restare uccel di bosco finchè fosse riuscito a rifugiarsi a quel paese del territorio di Bergamo dov'era accasato il cugino Bortolo. La paura di aver ancora i birri alle calcagna e il desiderio di esser fuori da tante disavventure gli fecero compiere tutto quel primo tratto della sua fuga, più d'una quarantina di chilometri, in una giornata sola.

Corsa veramente straordinaria per quei tempi e tale che per un uom normale lo sarebbe anche oggi: ma parimenti straordinario, vorrei dire, mi sembra il modo con cui l'Autore ci ha descritte le vicende di quella fuga memorabile e, più ancora, l'arte sapiente con cui meglio che illustrate, egli ci ha suggerite, com'era del resto nel suo costume di scrittore prudente e cattolico, le località per cui Renzo era passato.

E fu appunto questo pudico suo lavorar d'accenni e d'allusioni, quel malizioso tener nell'ombra nomi di paesi e di località, quasi per lasciar al lettore la briga di scoprirli da sè

MONLUE' DALL'ANTICO ASPETTO PITTORESCO. (Fot. G. Galimberti)

che, come invogliò molti studiosi a identificare i luoghi di Lucia, di Agnese, dell'Innominato e dell'Azzeccagarbugli, così indusse altri a ricercare per quali propriamente Renzo era passato in quella circostanza.

In un mio libricciolo scritto diciassett'anni or sono (1) io quei paesi e quel cammino avevo cercato evocarli idealmente, come simboli della natura e dell'arte lombarda, ma è noto che Giuseppe Bindoni al principio di questo secolo, in due volumi che son rimasti celebri nella bibliografia manzoniana (2), con una meticolosità di ricerca veramente sorprendente si sforzò di precisare di sul vero, passo per passo, il lungo divagato cammino del buon montanaro e le varie tappe della sua fuga.

Il secondo dei volumi del Bindoni, nella parte che riguarda appunto la fuga di Renzo all'Adda, potrebbe prenderlo ancor oggi a guida chi volesse rifare quel tragitto, ma siccome il suo autore è oltremodo minuzioso, pedantesco e deduttivo, farà bene a servirsene con una

(1) C. Linati, *Sull'orme di Renzo*, Pagine di fedeltà lombarda. Treves Ed., II Ed., 1927.
(2) Giuseppe Bindoni, *La Topografia del romanzo «I Promessi Sposi»*. Tipografia Ed. C. F. Cogliati, Milano 1900.

UNA CURVA DEL LAMBRO, PRESSO LINATE. (Fot. G. Galimberti)

PRATI E RISAIE
A LONGHIGNANA.

(*Fot. G. Galimberti*)

CASCINALI SULLA STRADA « RIVOLTANA ». (Fot. G. Galimberti)

certa parsimonia. Anche perchè non bisogna dimenticare infine che Renzo è un personaggio fantastico e che quindi anche le avventure del suo cammino erano opera di fantasia, e il voler ostinarsi a trovar nella realtà una rispondenza esatta di ogni suo moto o gesto mi par un eccesso di inutile zelo letterario.

D'altra parte è certo che il Manzoni, quantunque adombrasse o argutamente sottintendesse, un'assoluta conseguenza di tempi e di luoghi ce l'ha pur voluta mettere anche in questa fuga. Il che mi fa pensare ch'egli ai tempi buoni fu eccellente camminatore (un giorno, a detta di un suo biografo, percorse a piedi tutto il tratto da Copreno a Bellagio, una cinquantina di chilometri) e che quindi quei luoghi da lui descritti fra Milano e l'Adda fosse andato personalmente a conoscerli e studiarli.

Quanto a noi, più che altro ci accontenteremo di accompagnare così alla buona il nostro montanaro attraverso le tappe della sua fuga e trovar modo, nello stesso tempo, di discorrere un poco della campagna lombarda, di cui, almeno per quel momento, egli ci appare il simbolo più schietto in quanto essa ha di forte, di salubre e di agrestemente gentile.

Con un'aria indifferente, con gli occhi bassi, e con un andare così tra il viandante e uno che vada a spasso, uscì (da Porta Orientale) *senza che nessuno gli dicesse nulla; ma il cuore di dentro faceva un gran battere. Vedendo a diritta una viottola, entrò in quella, per evitare la strada maestra; e camminò un pezzo prima di voltarsi neppure indietro.*

Cammina ancora. Trova cascine e villaggi: tira innanzi senza domandar il nome. *E' certo di allontanarsi da Milano, spera d'andar verso Bergamo; questo gli basta per ora.*

Questa viottola che al tempo dell'Eccellentissimo Signor Gonzalo Fernandez de Cordova, governatore di Milano, doveva costeggiare le mura della città tra Porta Orientale e Porta Tosa, neanche parlarne, oggi non c'è più, come non ci sono più quelle cascine e quei villaggi. Tutto è stato divorato dall'enorme espansione della città che ha allineati e distesi fino alle campagne di Lambrate i suoi eserciti di case e di opifici. Per cominciare a poter illudersi di ritrovar qual-

« VENGO DA LISCATE. - RISPOSE LESTO IL GIOVINE... ». (Fot. G. Galimberti)

che orma del buon montanaro bisognerà fare un salto fino a quella frazione, di là passare all'Ortica, poi voltare a destra ed entrare nell'aperte campagne che si diramano a sud dello Scalo Ferroviario tra Via Tucidide e Via Cima. E' l'itinerario che ho seguito anch'io uno di questi giorni, Bindoni alla mano.

Il Manzoni di questo viaggio di Renzo nomina tre paesi soltanto: Liscate, Gorgonzola e Trezzo. Ma gli accenni alle altre località da lui toccate tra quelle tre sono abbastanza precisi da permettere se non un' identificazione assoluta un'abbastanza esatta delimitazione delle zone da lui attraversate.

Ad un certo punto, dopo aver vagabondato parecchio qua e là senza una direzione, ci dice l'Autore, sempre con quella paura in corpo di esser inseguito dai micheletti e la bramosia di raggiungere lo Stato veneto attraverso l'Adda, Renzo smarrisce la strada. La chiede poi ad un viandante che gli addita il modo di rimettersi sulla strada maestra: la quale doveva essere, anzi era certamente quella che ancor attualmente da Milano conduce a Vaprio e a Cassano, per Crescenzago e Gorgonzola: quella terribile strada maestra che egli si era fatto tanta premura di evitare perchè diceva che c'era una polvere! una polvere!...

Renzo però segue solo in parte il suggerimento del viandante perchè in realtà egli non vuole tornar sulla maestra, ma costeggiarla soltanto. E va a zig zag, da destra a sinistra, e *seguendo l'altre indicazioni che si faceva coraggio a pescar qua e là, parte correggendole secondo i suoi lumi e adattandole al suo intento, parte lasciandosi guidar dalle strade in cui si trovava incamminato...* Tanto che l'Autore conclude: *Il nostro fuggitivo aveva fatte forse dodici miglia che non era distante da Milano più di sei...*

Sulla base di queste indicazioni il Bindoni crede di poter stabilire che Renzo da Lambrate era disceso fino a Monluè, poi era tornato indietro e, in definitiva, si era messo per la stradetta che da Linate va a Mezzate.

Il villaggio di Monluè è un di quelli che intorno a Milano hanno mantenuto il loro antico e tipico aspetto pittoresco. Il Lambro lo sfiora con una bella curva, possiede una graziosa chiesetta

FONTANILE LUNGO LA « RIVOLTANA ». *(Fot. G. Galimberti)*

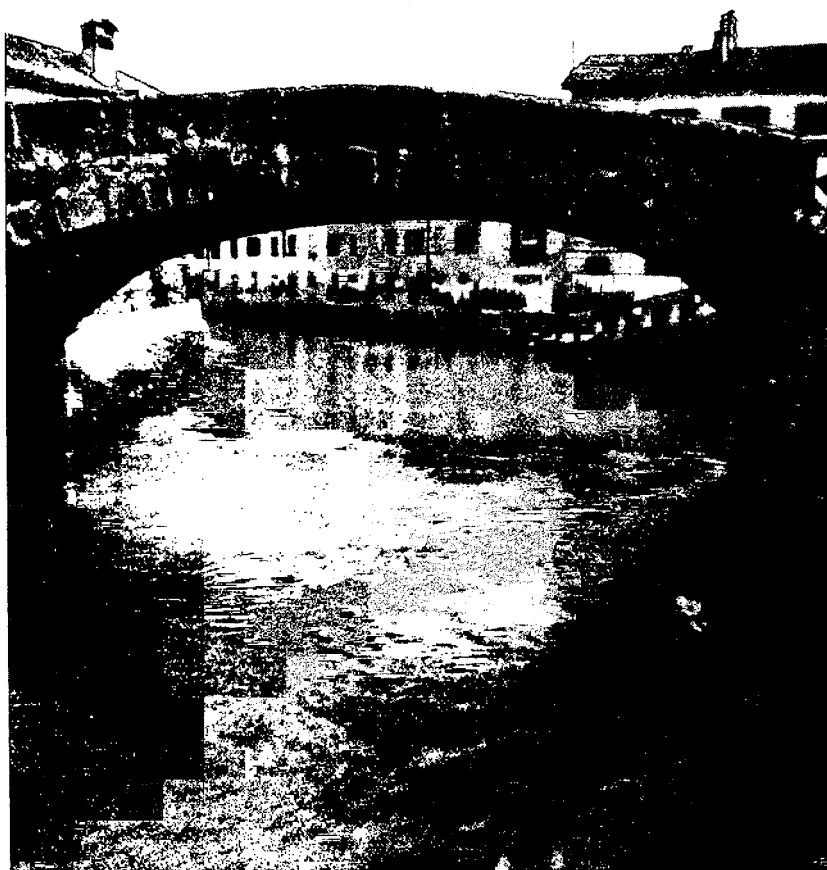
trecentesca il cui campanile tutto in cotto si scorge dalle porte di Milano spuntar su malinconico e leggiadro da quella parte dove la campagna, che sin lì era poco più d'una periferia, comincia finalmente a diventar campagna sul serio. Di più Monluè ha una vecchia osteriola fra i sambuchi, dove i Milanesi vanno la domenica a giocar a bocce e a mangiar pesce fresco, colto nel Lambro. Ora come fosse codesto villaggio allorchè Renzo ci passò nell'anno di grazia 1628 non sappiamo. Ma Renzo aveva fretta e avrà tirato via senza badare. Tuttavia a me sa un po' male dover spedire Renzo fino a Monluè, ch'è in una direzione tutt'opposta a quella di Bergamo, fargli fare un così lungo giro. Ma se si pensa che, come dice il Manzoni, aveva fatto dodici miglia e non era lontano da Milano più di sei, non si può dar troppo torto al Bindoni per avergli attribuita una siffatta deviazione.

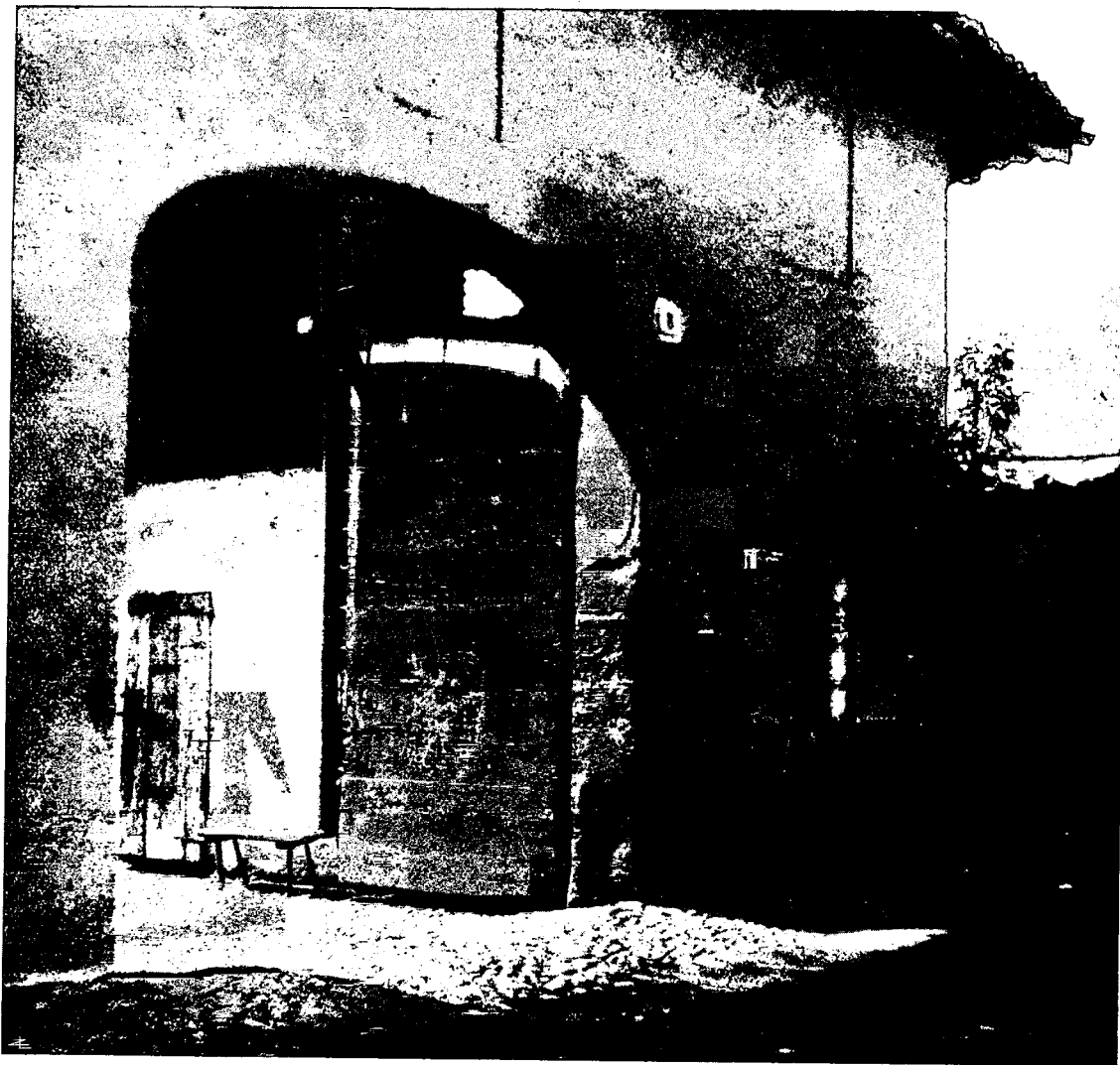
Comunque a un otto o dieci chilometri da Monluè, quand'ebbe imboccata la stradetta che da Mezzate conduce a San Felice, Renzo vide pendere una frasca da una casuccia solitaria, fuori d'un paesello, e entrato trovò la vecchia con la rocca al fianco e il fuso in mano che benevolmente lo rifocillò con stracchino e vin buono e gl'insegnò la strada di Gorgonzola. Questa casuccia il Bindoni crede di poterla collocare in una località detta Longhignana. Ci sono stato. E' un piccolo gruppo di case vicino a una gora, ombreggiato da due grandi ippocastani e dove c'è anche la sua brava «Osteria dei Cacciatori». Il luogo è tutto dedito al lavoro dei campi e intorno si stendono prati e risaie fiorenti sotto il sole di maggio. Ma fortuna che andando innanzi i riferimenti diventano un po' più facili e accessibili!

Per esser passato da Liscate, come più tardi confiderà all'oste di Gorgonzola (— *Vengo da Liscate — rispose lesto il giovine, che intanto aveva pensata la sua risposta. Ne veniva infatti, a rigor di termini, perchè c'era passato; e il nome l'aveva saputo, a un certo punto della strada, da un viandante che gli aveva indicato quel paese come il primo che doveva attraversare, per arrivare a Gorgonzola*) di necessità Renzo deve aver preso a risalire la strada che oggi chiamano «rivoltana», la quale dall'Ortica conduce appunto a Rivolta d'Adda passando per Limito e per Liscate. Oggi è asfaltata e in certe domeniche il suo primo tratto, sino al cavalcavia di Segrate, è assai battuto da una folla di popolo milanese che si reca all'Idroscalo a godersi le gare che si svolgono su quello specchio d'acqua: ma un tempo doveva esser soltanto una povera strada di campagna, e invece di avere, come oggi, alla sua sinistra, la lunga ed alta muraglia dello Scalo, scorreva tutta fra solitari campi e ombrose boscaglie.

E quanto a Liscate è un bel paesotto, queto e solitario, a un venti chilometri da Milano, tutto di pianura anche lui, assiso tra ampie risaie e folte praterie

alimentate da gore e fontanili e circondate da schiere di alti pioppi che formano loro attorno come una superba cornice di verde argenteo e fremente. Siamo qui nel cuore della campagna milanese, nel fulcro della sua opulenza. E lo spettacolo di questa meravigliosa forza germinativa, di questo trionfale e proverbiale splendore vegetante ci accompagnerà poi fino a Gorgonzola, dove Renzo era ormai decisamente incamminato: vale a dire per una quindicina di chilometri ancora.

A Gorgonzola, dove certo arrivò di tardo pomeriggio, Renzo si diportò come tutti sappiamo. Entrò in un'osteria, chiese ed ebbe da mangiare e tenne un contegno riservatissimo. A quel tale sfaccendato dell'osteria che lo viene interrogando sulla sommossa di Milano ri-

ANTICO PONTE SULLA MARTESANA A GORGONZOLA. *(Fot. G. Galimberti)*

CASCINALE SULLA MARTESANA A GORGONZOLA. *(Fot. G. Galimberti)*

« FATTI ALCUNI PASSI IN GORGONZOLA... ». *(Fot. G. Galimberti)*

sponde evasivamente dicendo che lui viene soltanto da Liscate, e, sotto sotto, trova modo di chiedere all'oste quanto c'è per andare all'Adda, e se c'è modo di passarla. Ma di lì a poco arriva a cavallo il mercante e allora la conversazione si fa generale. Il mercante soddisfa agevolmente la curiosità dei compari discorrendo dei fattacci di Milano e dimostrandosi deciso parteggiatore dei signori e del governo. Infine accenna anche all'arresto di Renzo, il che manda in bestia costui e il suo mangiare in tanto veleno. In conclusione, parendogli mill'anni d'esser fuori e lontano, chiama l'oste, gli chiede il conto, lo salda e senza far altri discorsi va dritto all'uscio, passa la soglia e, a guida della Provvidenza, s'incammina dalla parte opposta a quella per cui era venuto.

Era venuto dalla strada di Melzo, aveva attraversato il gruppo delle modeste casucce che si trovavano, certo anche allora, all'inizio del borgo da quella parte: doveva esser passato sul ponte della Martesana che allora come adesso cinge il borgo con lenta curva, ed essere entrato nel vivo del paese.

Ma in quale osteria si sarà fermato? A Gorgonzola ce n'è oggi una diecina, ma è assurdo pretendere di poter identificare la sua perchè tutte saran mutate.

Gorgonzola, del resto, doveva essere anche allora un borgo d'importanza, com'è adesso, e forse vi era già avviato il commercio dei celebri stracchini, che oggi, però, è alquanto in decadenza. Buono a sapersi che il nome di *stracchino* deriva da ciò, come scrive il Muoni, che in origine quel

CASCINALE A GORGONZOLA. *(Fot. G. Galimberti)*

formaggio si faceva col latte delle giovenche *stracche* pel viaggio di ritorno dai pascoli montani dell'estate agl'invernali della pianura.

Chiedo a una contadina come va questa faccenda dello stracchino. Risponde asciutta:

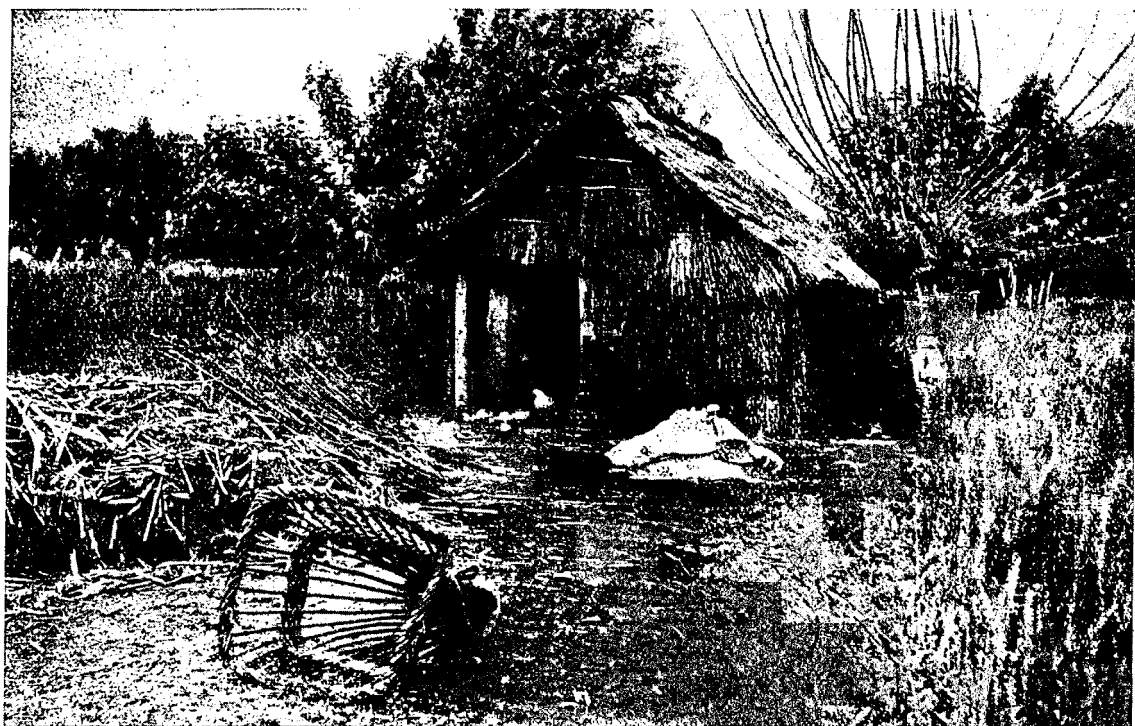
— *Adess el stracchin el fan e el va per tutt el mond. Però el brevett l'è partii de chi!* — soggiunge con qualche orgoglio.

Una pagina curiosa di storia gorgonzolese è quella ricordata in una lapide infissa sopra il muro esteriore della Casa del Fascio. Essa rammenta come nel 1225 i Milanesi, capitanati da Simone Orello da Locarno, sconfiggessero le milizie di Re Enzo, figlio di Federico II, ch'era risalito dall'Adda insieme ad Ezzelino per attaccare l'esercito del Comune di Milano. Il Re svevo, scavalcato da Panera di Bruzzano, fu fatto prigioniero. L'Orello poco dopo lo disarma, lo trascina sul campanile del paese e lo obbliga di lassù ad ordinare ai suoi, ad alta voce, che cessino l'attacco. Così avvenne, e Milano, ancor una volta vittoriosa, ricompensò poi il locarnese di questo suo atto di bravura insignendolo del titolo ambitissimo di Capitano del Popolo.

Re Enzo, biondo, bello, aitante, esperto cantore in rima italiana, fu fatto prigioniero tre anni dopo, e definitivamente, alla Fossalta, dai Bolognesi: il che diè luogo a leggende, una delle quali fu cantata, come si ricorderà, da Giovanni Pascoli.

Ho cercato del famoso campanile: esso è stato demolito da un pezzo con la sua parrocchiale. Ora domina il borgo il campanilone ottocentesco della cattedrale, dedicata ai Santi Gervaso e Protaso, fatta costruire dal Duca Serbelloni, nel 1806, insieme al grandioso Ospedale: e l'una e l'altra degne per ampiezza e maestà di linee di una grande città. Ma Renzo non dovette trovare allora a Gorgonzola che una modesta borgata solitaria e probabilmente *con quella paura di dar sospetto, cresciuta allora oltremodo, e fatta tiranna dei suoi pensieri,* non dovè farvi troppo caso, nè aver badato a nulla. Dopo mangiato si mise in via per la provinciale che da Gorgonzola conduce a Vaprio, ch'era già sera inoltrata.

Da questo punto incomincia la seconda parte della fuga.

Scoccavano le ventiquattro quand'egli si rimise in via. *Prese contro voglia la strada maestra, e si propose d'entrar nella prima viottola che gli paresse condur dalla parte dove gli premeva di riuscire... «Verso Milano» pensava «non vo di certo; dunque vo verso l'Adda. Cammi-*

« ... UNA DI QUELLE CAPANNE COPERTE DI PAGLIA... ». *(Fot. G. Galimberti)*

na, cammina, o presto o tardi ci arriverò. L'Adda ha buona voce: e, quando le sarò vicino, non ho più bisogno di chi me l'insegni. Se qualche barca c'è, da poter passare, passo subito...

E così ruminando tra sè gli eventi e i propositi della giornata entrò in una straduccia che vide aprirsi a mancina e dove l'accolsero tenebre e solitudine. Rallentava nei paesi: fuor dell'abitato si soffermava: stava in orecchi per vedere se sentiva quella benedetta voce dell'Adda, ma invano: sempre sconsigliato dall'abbaiare dei cani, non ardiva chieder ricovero a casa alcuna.

Finalmente arriva dove la campagna coltivata moriva in una sodaglia di felci e di scope, e pensando fosse quello *un certo qual argomento di fiume vicino,* attraversa la sodaglia: si trova tra macchie più alte, poi in un bosco. Ma d'un tratto, sbigottito, sta per ritornare sui suoi passi quando ode l'amico rumore dell'Adda.

Anche qui, riguardo a quest'ultimo tratto del cammino di Renzo, il buon Bindoni non ci dà pace con le sue minuziose investigazioni. Per non seguirle tutte e venir a una conclusione diremo che la straducola a mancina è quella che, secondo lui, si apre a tre chilometri da Gorgonzola, alla località detta Villa Fornaci e che conduce, per Gessate, Cavenago, Bellusco, deviando poi ad angolo retto, fino a Trezzo. Toccate le prime case di questo borgo, Renzo piglia ancora per un'altra stradetta alla mancina, finchè arriva su l'orlo di una riva profonda *e guardando in giù tra le macchie che tutta la rivestivano, vide l'acqua luccicare e correre.* E' l'Adda! Finalmente è sicuro di essere arrivato alla fine di tante paure.

Scende giù per la scarpata, ma dissuaso a passar il fiume a guado, ritorna indietro, ritrova la capanna di mota che già aveva veduta passando, vi si caccia dentro e vi passa la notte.

Che notte, povero Renzo! Quella che doveva esser la quinta delle sue nozze! Che stanza! Che letto matrimoniale! E dopo qual giornata! E per arrivare a qual domani, a qual serie di giorni! — Quel che Dio vuole, — rispondeva ai pensieri che gli davan più noia: — quel che Dio vuole... Lui sa quel che fa...

Il paesaggio nel quale son entrato or ora, appena lasciato lo stradone di Gorgonzola, quello che sta al di sopra della provinciale, è mutato. Non più risaie gore marcite, ma grani folti praterie e gelsi. Per ognuno di questi paesi dove passo, modesti villaggi campestri e sonnolenti che per parlata e figura traggono già un po' del bergamasco, grandi carri di frasche di gelso occupano la strada. E' la « foglia » che questi contadini portano da mangiare ai bachi da seta, uno dei redditi maggiori di queste plaghe. Questa cultura accenna già qui ad un altro tipo di terra più asciutta e più scabra di quella acquidosa ed opulente che ho lasciato or ora alle spalle, nella Bassa milanese.

Tra le ville che ornano Gessate, il primo pae-

«... E GUARDANDO IN GIU' FRA LE MACCHIE CHE TUTTA LA RIVESTIVANO, VIDE L'ACQUA LUCCICARE ». (Fot. G. Galimberti).

IL PICCOLO SENTIERO CHE ACCOMPAGNA IL CORSO DELL'ADDA. *(Fot. G. Galimberti)*

se che incontro, va ricordata la villa Beccaria, un vasto casone ottocentesco cinto da parco, che fu costruito dal figlio dell'autore « Dei Delitti e delle Pene », il quale ci villeggiò, come più tardi ci venne a villeggiare pure il Manzoni. A Bellusco, invece, trovo un bel castellaccio trecentesco, mezzo rovinato, con vestigia di ponte levatoio, portali a sesto acuto, e una torre.

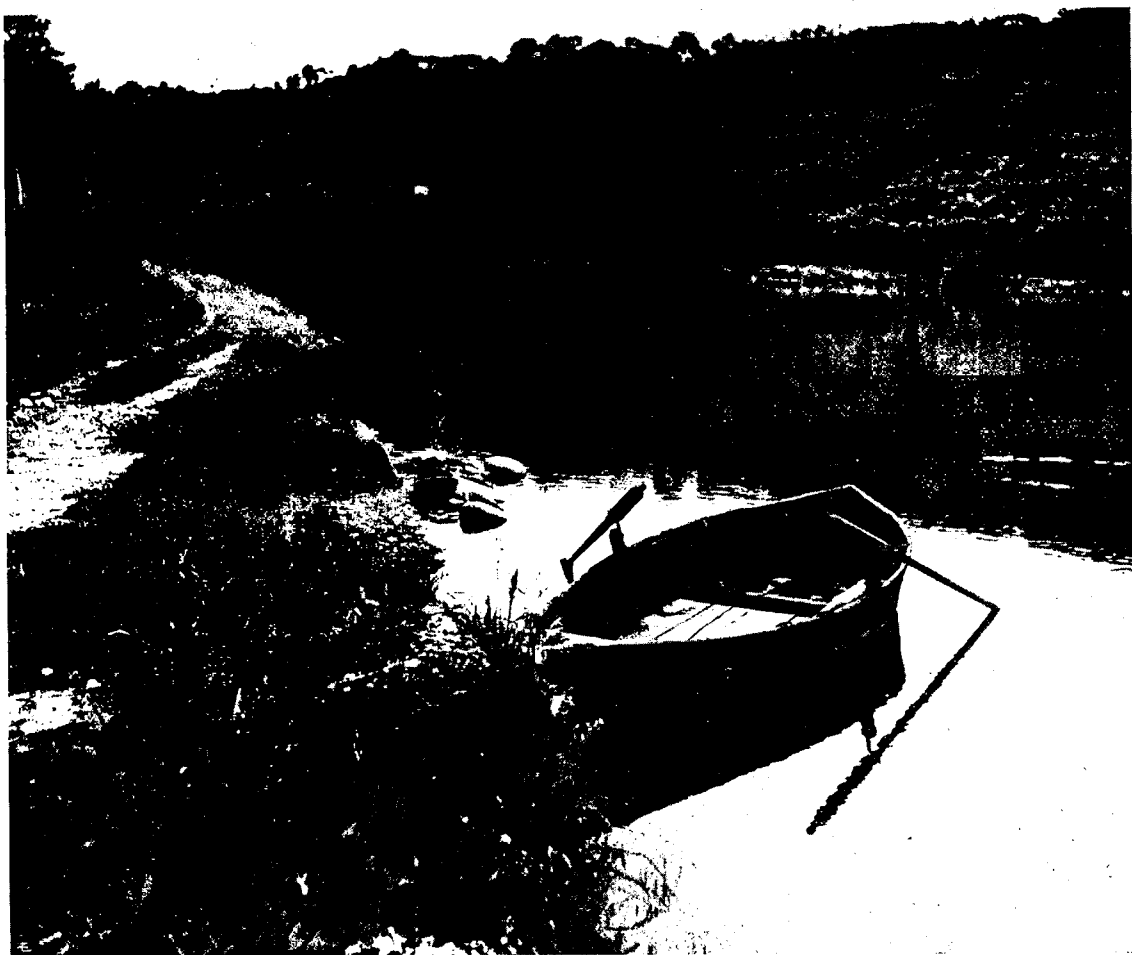
E che diremo poi di Trezzo, di cui Renzo appisolato nella capanna udì nella notte il rimbombare solenne dell'ore e gli undici tocchi che lo rimisero in piedi la mattina dopo? Non si sarà mai detto abbastanza sulla bellezza strana e pittoresca di questa forte borgata.

Piantata in alto sulla sponda destra dell'Adda, quasi corteggiata e cinta dalle sue anse serpentose, l'erma rovina del suo castello visconteo le apre a nord un improvviso scenario di una tragicità selvaggia e indicibile come quelli che i disegnatori del '700 solevano incidere nei loro grandi rami avventurosi: mentre in basso l'Adda scorrendo nel suo letto petroso diffonde per l'aria il suo grido tonante che riempie l'aria come di una lontana eco di battaglia.

Ma in qual punto preciso Renzo ha passato l'Adda?

Vexata quaestio.

Tutto sommato, però, il Bindoni mi sembra ragionar benissimo quando mi dimostra che Renzo non poteva aver passato l'Adda a valle di Trezzo perchè in quel punto tra il confine dello Stato di Milano e il fiume scorreva allora il Naviglio, e del Naviglio non è cenno nella descrizione del passaggio, oltrechè, a quei tempi, il confine tra lo Stato milanese e il veneto passava a qualche tratto oltre il fiume, e in questo caso il pescatore che aveva traghettato Renzo non avrebbe potuto rispondergli, appena toccata la riva opposta, che quella era terra di San Marco. Dunque, conclude il Bindoni, Renzo deve aver passato a monte di Trezzo, e precisamente presso una località detta Cascina Belvedere.

Ci son voluto arrivare anch'io a quella cascina. A pochi passi prima di Trezzo ho preso per

«... SAPEVA BENE CHE L'ADDA NON ERA FIUME DA TRATTARSI COSÌ IN CONFIDENZA... ».

una stradicciola a sinistra che mi ha condotto nei pressi di una cava detta *Morti della Cava* e son giunto su l'orlo della grande scarpata che scoscende all'Adda: poi ho infilato una stradetta diritta che conduce a Cascina Belvedere, un vecchio cascinale situato sopra un rialto della riva, in vista del fiume che scorre superbamente lento e verde tra le due grandi ripe solitarie.

E' probabile che Renzo l'Adda l'abbia passata in quel punto: ma se poi l'avesse passata più in su o più in giù, mi è parsa cosa di così poca importanza a sapersi trovandomi io lí su quelle rive così spaziose e così belle, così ampie, lucenti e solitarie, così patetiche di verde selvaggio, e tutte vegliate dalla divinità del fiume!

Ai miei piedi scorreva il piccolo, delizioso sentiero che fiancheggia l'Adda per gran tratto (forse una vecchia alzaia) e le è compagno fedele delle sue venture: gigli gialli fiorivan su dai canneti, un barchetto ancorato a riva lasciava pendere malinconico i suoi remi nell'acqua, un giovine pescava più in là, intentamente. Non si poteva immaginare luogo più calmo, più delicatamente ninfale, più penetrato di un gentile senso di eternità e d'idillio; un luogo dal quale ci si dovesse aspettare di veder prorompere improvvise tutte le più care ninfe latine. E davanti a me l'Adda fuggiva, l'eterna, e Trezzo mostrava di lontano, fra il verde, le sue torri.

Insomma io pensai che tutti i punti di quel luogo eran buoni da farci passare un profugo come Renzo, e che Manzoni forse qui non ha voluto precisare, ma ha riassunto in pochi tratti tutto il senso di bellezza sparso su queste sponde deliziose, e su quest'acque.

Oggi al posto di quelle macchie e di quel bosco che Renzo aveva attraversato per scendere all'acqua ci sono bei campetti di granturco e di gelsi che arrivano fin quasi giù al fiume, là dove poi la ripa fa un salto in sottobosco. Ed è appunto da uno di questi salti che Renzo è sceso quando ha visto la barchetta del pescatore, che veniva adagio, contr'acqua, radendo la sponda.

E' disceso *subito per la più corta, tra i pru-*

IL CASTELLACCIO DI BELLUSCO.

(Fot. G. Galimberti)

ni; è sulla riva; dà una voce leggiera leggiera al pescatore; e, con l'intenzione di far come se chiedesse un servizio di poca importanza ma, senza avvedersene, in una maniera mezzo supplichevole, gli accenna che approdi. Il pescatore gira uno sguardo lungo la riva, guarda attentamente lungo l'acqua che viene, si volta a guardare indietro, lungo l'acqua che va... ».

A questo punto però il Manzoni è incorso, a mio credere, in un piccolo errore topografico.

Bisogna rifarsi alla struttura dell'Adda, in quel punto.

Per un lungo tratto da Trezzo verso nord l'Adda scorre incassata fra due profondi versanti boscosi, più ampio e disteso quello della parte milanese, più ripido e solitario quello della sponda bergamasca. Ora io mi chiedo com'è mai possibile che Renzo trovandosi ancora sul fiume abbia potuto scorgere quella macchia biancastra che aveva veduto la sera innanzi appena arrivato all'estremità del piano e che ora gli appariva più distinta. Di essa, se ricordate, egli chiede conto al pescatore, quando è lì lì per approdare, e questi gli conferma essere la città di Bergamo. Ora per quanto io abbia girato in su e in giù quei luoghi mi sono convinto che in nessun modo dal fiume si può scorgere Bergamo, per via dell'altezza della ripa che intercetta qualunque vista da quella parte.

Guardo la vignetta del Gonin a questo passo del Romanzo. Vi si vede Renzo e il pescatore che remando si staccano da riva e sono avviati verso una serie di rive basse e cespugliose: figurazione che non corrisponde proprio per niente a quell'Adda che mi si presenta in quel punto, tutta incassata e severa, tra le due alte pendici boscose. Quindi anche questa testimonianza, che poteva esser decisiva, avendo il Gonin disegnate le sue illustrazioni sotto la guida del Manzoni stesso, non mi serve affatto per chiarirmi la questione del passaggio di Renzo. E va aggiunto che anche il mio Bindoni, sempre così accorto e sollecito, qui mi fa cilecca: tace, non spiega nulla e non s'è accorto dell'errore.

Che si deve pensare?

IL CASTELLO VISCONTEO DI TREZZO.

(*Fot. G. Galimberti*)

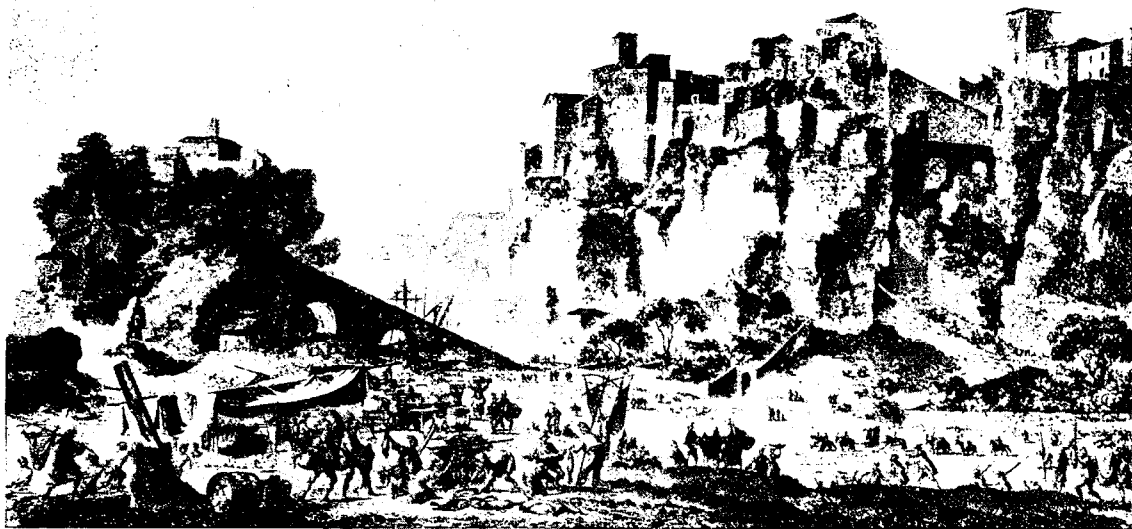
Questo, io credo: che, come ha fatto in altre parti del Romanzo, anche qui il Manzoni abbia voluto abbandonare quel rigore topografico che aveva seguito fin lì e, poichè come artista sentiva di averne il diritto, far un po' di sua testa.

In quel punto per un motivo estetico abbastanza chiaro e plausibile egli volle accomodare leggermente la natura, spianare quella ripa, per rivelare quasi magicamente la meta raggiunta di Renzo. La vista di Bergamo e quella specie di esultante saluto che Renzo manda alla città lungamente sospirata, a quella terra di San Marco che stava per accoglierlo e proteggerlo e avrebbe posto fine a tanti suoi trambusti, conclude con una tale opportunità artistica il racconto della fuga che davvero vien voglia di pensare che sarebbe stato un peccato se il Manzoni ci avesse rinunciato.

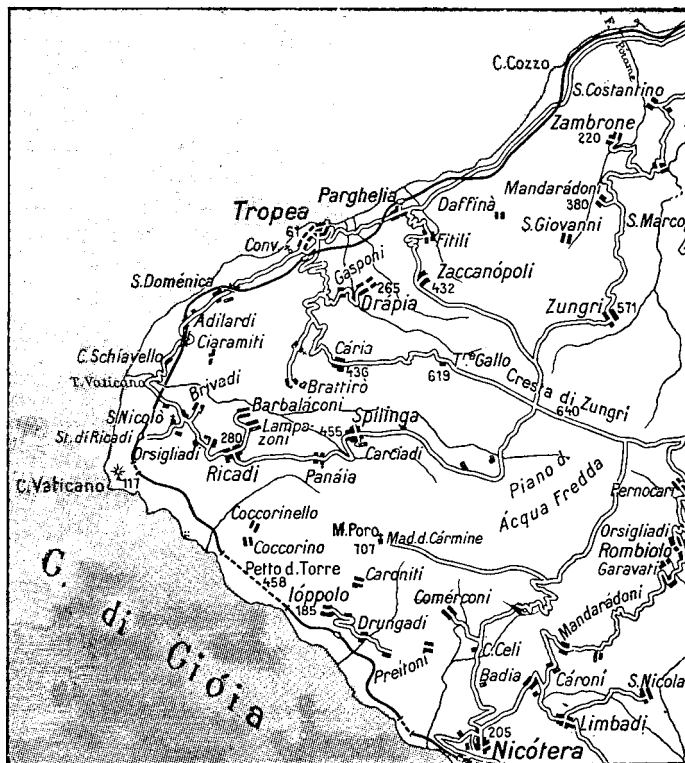
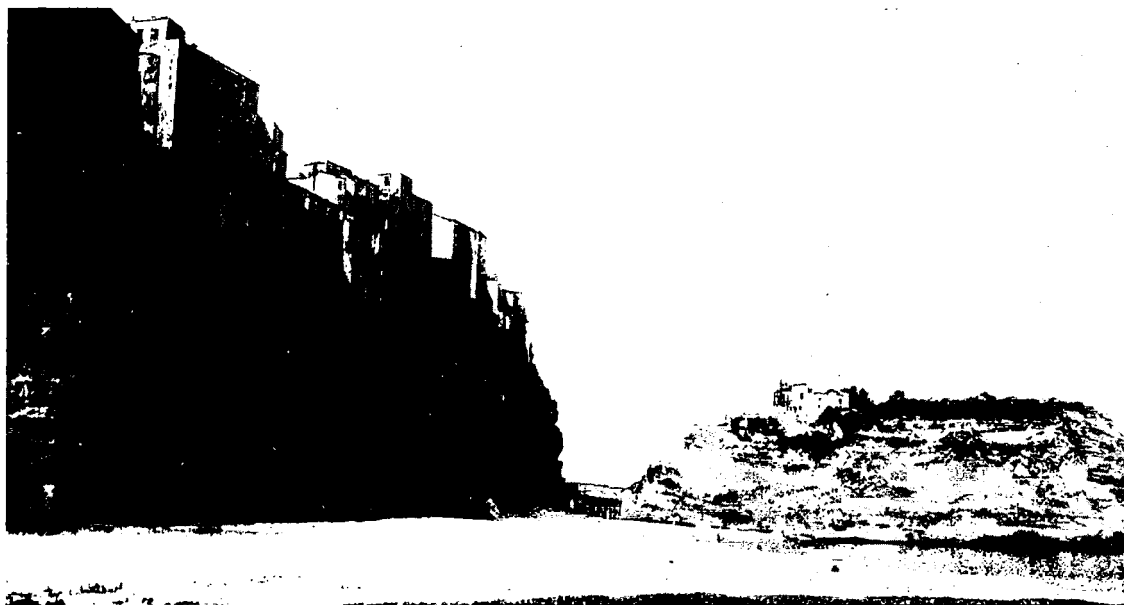
La bufera della paura è passata: Renzo è in salvo: giorni pieni di speranza si aprono davanti al fuggitivo. Ancora una volta la Provvidenza ha condotto in porto sicuro questo suo figliolo che crede in lei e a lei s'affida e s'abbandona.

Forse per un esito siffatto, una volta tanto, il grande scrittore cattolico ha creduto di dover conformare la natura agli effetti della sua arte umanissima ed universale.

Giugno 1937-XV.

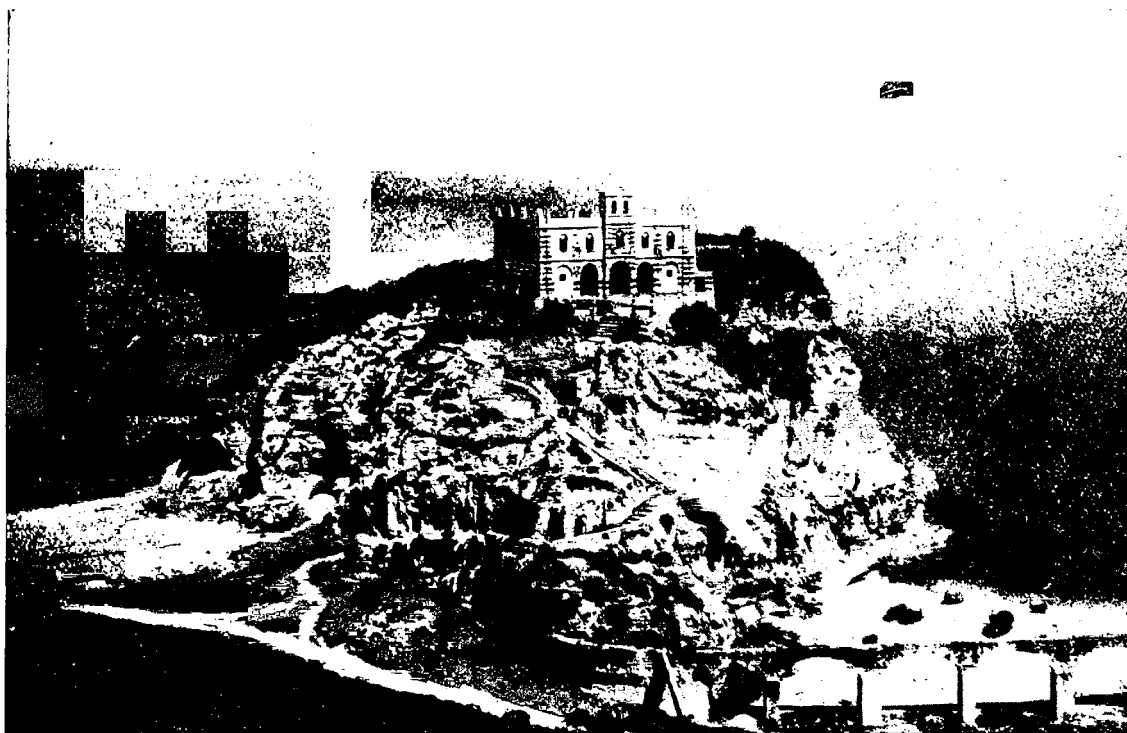
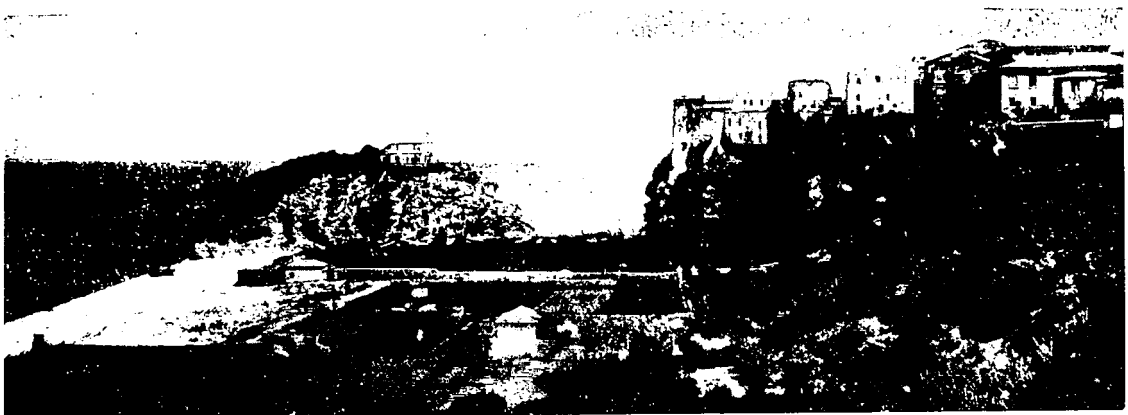
CARLO LINATI

LA RUPE DI TROPEA CON L'ISOLA DI SANTA MARIA. *(Dal « Voyage pittoresque » dell'Ab. di Saint-Bon)*

TROPEA IN CALABRIA

Consiglierei, a chi volesse iniziare bene da un punto costiero della Calabria un giro per questa regione così meravigliosa nei suoi aspetti naturali e così densa di richiami ad una storia lunghissima e complessa, di recarsi senz' altro nel tardo aprile o nel maggio a Tropea, minuscola e splendida gemma incastonata — l'immagine è vecchissima ma è sempre buona e in questo caso risponde perfettamente alla realtà di bellezza e di luce che vuole esprimere — nella fronte marina del breve anello perimetrale dell' altopiano vibonese. Tropea, per la fusione gentile che presenta di quasi tutti gli svariati elementi di natura, di arte e di storia, che formano il fascino particolare del turismo calabrese, è una mirabile introduzione all'itinerario di marine e di altipiani, di steppe fiorite e di boschi e giardini che condurrà poi alle bellezze grandiose e solitarie della Sila, delle Serre, dell'Aspromonte, del Vallo del Crati e del Pollino e che rivelerà l'interessantissimo aspetto storico-artistico delle piccole chiese basiliane e i tanti altri aspetti, o impensati o immaginati assai meno vasti e gustosi di quel che sono, di cui è ricca la regione nelle sue città, nei suoi lontani paesi, nelle sue silenziose campagne. A Tropea il paesaggio costiero calabrese si presenta

TROPEA VEDUTA DA EST, CON L'ISOLA DI SANTA MARIA. *(Fot. G. Isnardi)*

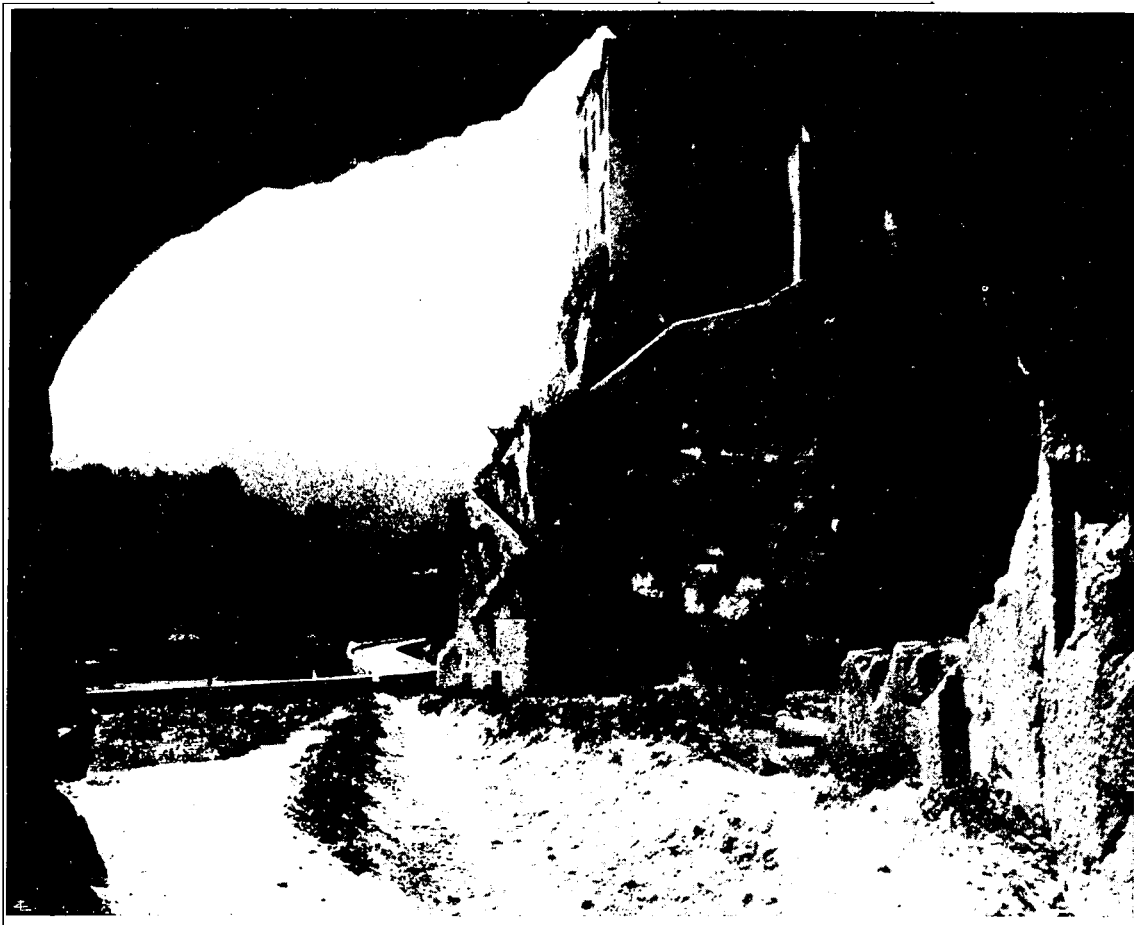
in una mitezza tutta particolare di forme che risponde all'abbassarsi e al restringersi del rilievo regionale nel piccolo altopiano vibonese dalla fronte nettamente terrazzata terminante, dopo un ultimo ripido gradino, in brevi tratti di bianca spiaggia arenosa. Tropea è al centro esteriore, poco lungi dalla svoltata decisa del Capo Vaticano, di questa piccola verde regione che ripete, quasi addolciti, i caratteri più salienti e maggiormente espressivi della più vasta regione in cui l'altopiano digrada dappertutto in terrazzamenti o al mare o alle depressioni costiere o a quelle dell'interno.

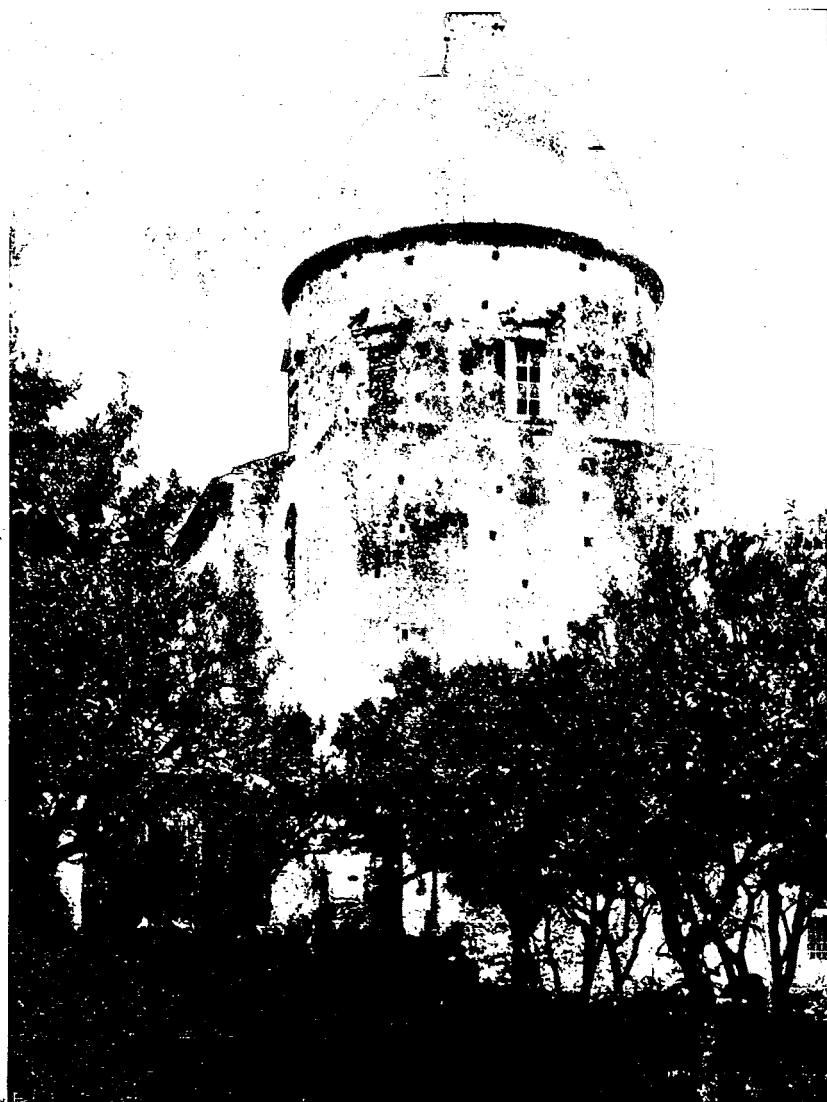
Giungendo a Tropea da settentrione lungo la costiera tirrenica, la pic-

L'ISOLA DI SANTA MARIA COL SANTUARIO. *(Fot. Delle Nogare, Armetti e C.)*

TROPEA, DA LEVANTE. (Fot. Delle Nogare, Armetti e C.)

TROPEA, DA PONENTE. (Fot. Delle Nogare, Armetti e C.)

cola città si annuncia da lontano come una macchia biancastra su di una lunga rupe a picco sul mare, preceduta da un lembo largo e arcuato di spiaggia. Da vicino la rupe di arenaria giallastra, fittamente coperta in alto di case, appare come smembrata verso il mare in rupi minori, dalle quali si stacca il breve molo di un porto peschereccio. Dall'alto della via che conduce a Vibo Valentia, al contrario, la cittadina sembra posata su di una breve pianura protesa verso il Tirreno (su cui spicca sovente la sagoma triangolare dello Stromboli) e non si indovina il salto brusco di una cinquantina di metri che l'innalza sulla spiaggia. Un tempo l'abitato era cinto tutt'intorno di mura, delle quali si avverte soltanto il sito, entrando in città o dalla stazione ferroviaria o dalla carrozzabile costiera di levante per giungere presto nella piazza centrale e principale, detta di Ercole, dal *Portus Herculis* di Strabone e di Plinio il Vecchio, che pare fosse alquanto più a ponente dell'odierno porto tropeano e che fece fantasticare i buoni umanisti locali e calabresi sulle origini mitiche della città. Nella piazza, non bella in sè per pregi artistici, ma ricca di carattere con i suoi quieti palazzotti, la torricella dell'orologio e le piccole botteghe di prodotti paesani, e con la pennellata, in fondo, di un lembo azzurrissimo di mare, fu il «sedile» della nobiltà tropeana in tempi angioini, aragonesi e spagnuoli, quando la città fiorì splendidamente fra le altre della Calabria marittima, dando prove insigni anche di valore guerresco e meritando attenzioni e privilegi regali e, durante il dominio aragonese a Napoli, il titolo e le insegne di *regia,* che conservò sempre con orgogliosa compiacenza. Dalla piazza si inizia il giro per le viuzze della città e, pur essendo spesso trattenuti dal richiamo di bei motivi artistici, che sanno di stile e di epoca buona, offerti da grandi portali di palazzi, da colonnati e scale di vecchi cortili, da porte e facciate di chiese, si giunge presto al'orlo della rupe, dalla quale ci si aspetta facilmente di godere panorami bellissimi di spiaggia e di mare.

Proprio vicino all'inizio dell'orlo di levante sorge il monumento maggiore e più insigne di Tropea — la cattedrale normanna, contemporanea al ritorno dal rito greco al rito latino del clero e del popolo della città, già sede di vescovato sin dal IV o dal V secolo.

Subito la chiesa appare come qualcosa di re-

LA RUPE DI TROPEA, DA UNA GROTTA DELLO SCOGLIO DI S. LEONARDO. *(Fot. Delle Nogare, Armetti e C.)*

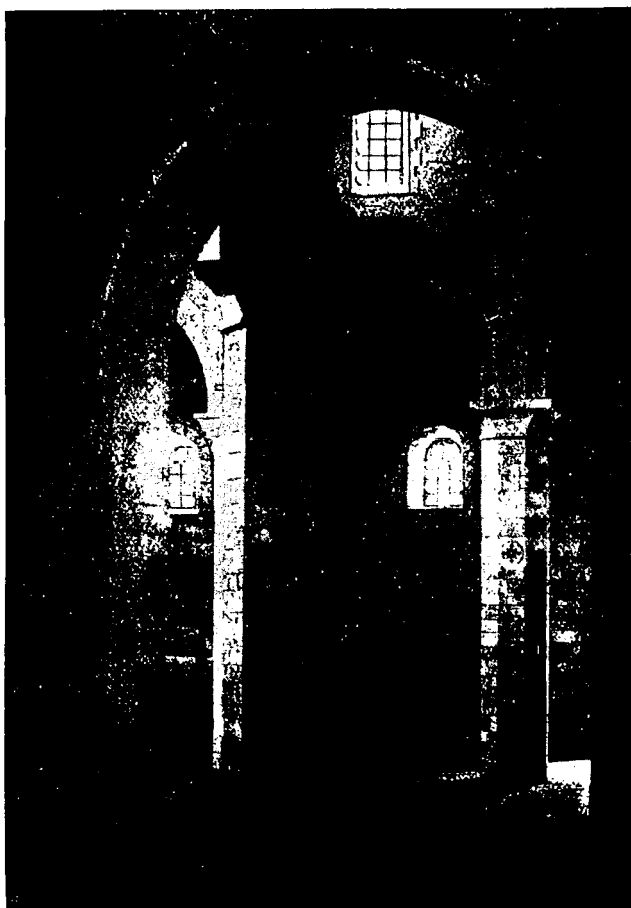
centemente rifatto, nel distacco ancora netto di colore tra l'antico ed il nuovo. La facciata, tagliata in parte da una casa che mostra inferiormente una serie di begli archi acuti riempiti di muratura (l'antico episcopio, non ancora restaurato), ha un portale ogivale a falso protiro, in gran parte recente, e, a sinistra, un portale minore. Il fianco sinistro appare in basso come una sapiente rappezzatura di parti antiche, a doppia serie di false finestre alternativamente sovrapposte (motivo assai frequente nell'architettura normanna di Sicilia); in alto, al di là del tetto spiovente d'una navata, ripete in una serie unica di finestre un simile motivo di decorazione a conci chiari e scuri di pietra. Le absidi, tutte nuove, paiono anche un po' troppo ornate nel loro disegno e si vorrebbe quasi vederle coperte dalla bella vegetazione di rose che cresce al loro piede in un giardinetto chiuso da una cancellata. Al di là di essa si innalza, su di una costruzione contigua alla chiesa, una caratteristica cupola a grossi costoloni piatti, contrastante, ma in modo non brutto, con l'architettura del rimanente. L'interno, cui si giunge anche per una porta settecentesca lasciata gustosamente sul fianco sinistro, colpisce subito per la sua semplicità, quasi nudità austera, che lo fa parere più vasto di quel che è, nelle sue tre navate divise da due file di pilastri ottagonali di pietra (risultato del risarcimento e della ricostruzione dei pilastri originarii). Numerose belle opere d'arte adornano le absidi e le navate della chiesa, quali due statue marmoree gaginesche della Madonna e un prezioso ciborio di arte toscana del '400 che fa pensare alla grazia di Mino da Fiesole, due bassorilievi con l'Angelo e la Vergine dell'Annunciazione, uno con la Resurrezione, ed altri. Alta sopra la mensa marmorea dell'altar maggiore, sotto il nudo catino della grande abside, domina l'immagine della veneratissima Madonna di Romania, protettrice della Città, un quadro di tardo stile bizantino, forse del secolo XIII, che la pia tradizione fa risalire sino all'età delle lotte iconoclastiche. In una cappella superstite all'estremo della navata minore di destra, vicino al portale maggiore, spalanca le braccia scarne, chinando il volto doloroso dai severi tratti espressivi sul petto segnato di profondi solchi costali, un grande crocifisso di legno scuro, il famoso Cristo Nero di Tropea, bella e

LA CUPOLA DELLA « MICHELIZIA ». (*Fot. C. Hubacher*)

forte opera d'arte del secolo XV o del XVI, non si sa se toscana o napoletana, forse non senza influssi settentrionali. Dalla navata di destra si entra infine nella Cappella del SS. Sacramento, sormontata dalla cupola già veduta dal di fuori. Non tocca dal restauro, come in genere tutto il fianco sinistro, riproduce in piccolo le forme della Cappella di S. Gennaro nel Duomo di Napoli.

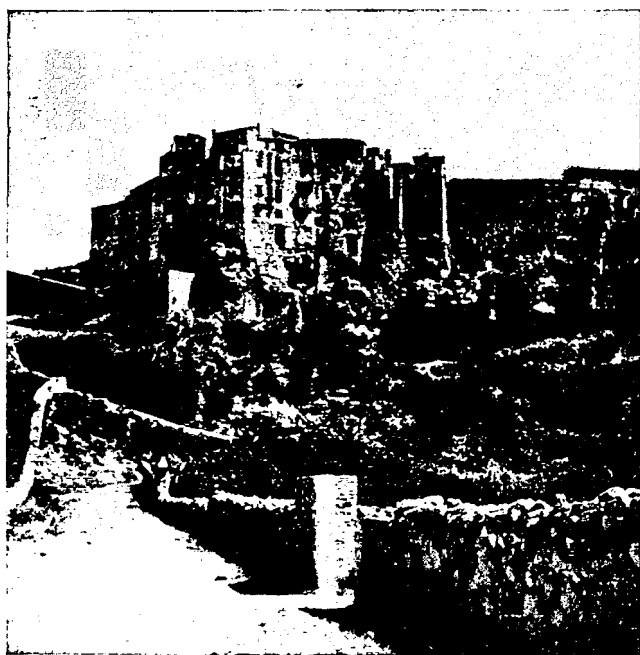
La visita alla Cattedrale, che va completata con uno sguardo ai preziosi oggetti del suo tesoro (uno splendido baculo pastorale d'argento cesellato e smaltato del sec. XV, che ha riscontro in uno del Duomo di Reggio Calabria e in un altro di Troina in Sicilia; oreficerie napoletane del Rinascimento e barocche; libri corali miniati; paramenti sacri del '600 e del '700 ecc.) lascia desiderosi di informarsi sulle vicende della chiesa e sulla sua recente ricostruzione, voluta dall'attuale vescovo Mons. Felice Cribellati, tortonese, e molto accuratamente operata, fra il 1927 e il 1931, dalla Soprintendenza Calabrese ai Monumenti. Per essa la Cattedrale fu ricondotta alle sue linee generali primitive, che erano quelle di una basilica latina triabsidata, con transetto non visibile all'esterno, costruita nel secolo XII, in piena età normanna, nello stile di altri monumenti religiosi ben noti di Sicilia e di Calabria. Oggi il monumento è qualcosa di intieramente nuovo rispetto a quello che era dieci anni fa, allorchè appariva sotto una veste pesantemente barocca di stuccature e di policromie in parte marmoree, con due file di cappelle laterali che avevano fatto scomparire le navate minori: nessun elemento decorativo, nella ricostruzione, che sia stato pensato ex novo e che non abbia la sua giustificazione in elementi già esistenti e ritrovati in misura tale da poter essere ripresi e completati. Il primitivo Duomo normanno fu costruito su di una area cemeteriale bizantina, allora alquanto appartata dall'abitato, i cui resti furono ritrovati durante i recenti lavori di ricostruzione, insieme con oggetti e avanzi di sepolcreti appartenenti alla *facies* delle famose necropoli dell'età del ferro rinvenute dal grande Paolo Orsi a Torre Galli, sull'orlo più alto e vicinissimo dell' altopiano vibonese. Poichè già si conoscevano epigrafi funebri trovate a Tropea nell'800 e studiate da G. B. Rossi e dall'Orsi, accennanti ad una comunità cristiana dei secoli IV e V (ricordata anche in lettere di S. Gregorio Magno) e poichè vi son resti di costruzioni romane nei dintorni della città, si può pensare ad una continuità più che bimillenaria del centro abitato di Tropea, cui la costru-

zione della bella chiesa venne a dare, sul principio di una nuova vita economica e politica di tutta la Regione, nuovo lustro religioso e definitiva importanza di città vescovile e nobiliare.

Proseguendo nel giro di Tropea, meglio se accompagnati da una delle non poche persone colte del luogo che additi e informi, si passa di chiesa in chiesa sempre trovando cose interessanti, talora di una semplice severa linearità di stile, più spesso di una bellezza alquanto vistosa di carattere paesano, ma che dà in complesso impressioni tutt'altro che spiacevoli. O è la piccola, quasi nascosta facciata della cappella di S. Demetrio, forse già sepolcreto di principi angioini, di un leggiadro gotico assai ornato, o sono i resti pure gotici della piccola chiesa del Monte di Pietà vicino al Duomo, o dell'Annunciata, a ponente della città, vicino al Cimitero; o sono, trionfanti dappertutto sui primi, i segni di età più recenti e sfarzose, rinascimento avanzato e barocco, come gli stucchi e il bel soffitto dipinto e intagliato pure dell'Annunciata o l'altar maggiore di questa stessa chiesa, o quello della chiesa della Sanità, annessa al pittoresco convento dei Cappuccini, o come i bei paliotti di altare intarsiati di vivacissimi marmi e gli stucchi a saporosi disegni policromi di queste chiese e, più ancora, di quella del Gesù; o gli intagli di ciborii, di tabernacoli, di stalli di coro, di cornici di quadri e di pale d'altare: tutta una ricchezza grandiosa di decorazione che dà segno di potenza e di sfarzosa devozione di famiglie signorili, di cure di vescovi e di ordini religiosi (Tropea ha una insigne tradizione francescana, ad esempio, e si gloria di un lungo soggiorno di S. Bernardino da Siena), di doni e di riconoscimenti di sovrani. La piccola Tropea conserva con gelosa fierezza queste testimonianze della sua passata grandezza, quando primeggiava tra le città tirreniche calabresi con la sua nobiltà potente e generosa, con i suoi abili marinai conosciuti dappertutto e chiamati anche a grandi imprese guerresche (duecento Tropeani combatterono gloriosamente, sotto la guida di nobili capi e su navi tropeane, nella battaglia di Lepanto), con il suo popolo di artigiani valentissimi nella fabbricazione di navi, di armi e di cuoiami, con le industrie domestiche — non del tutto spente nemmeno oggi — di tessuti e di coperte dai bei grossi disegni rilevati, le famose coperte di Tropea, note non solo in Calabria e nel Regno di Napoli, ma a Genova, a Firenze, a Trieste, ornamento anche ora e pregio di case di ricchi e di poveri.

UN LATO DEL DUOMO, CON LA CUPOLA SETTECENTESCA. *(Fot. Mons. Vescovo)*

PARTICOLARE DELL'INTERNO DEL DUOMO. *(Fot. Mons. Vescovo)*

TESORO DEL DUOMO: BACULO PASTORALE D'ARGENTO.

TROPEA VISTA DALLA MARINA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

Ma gli spettacoli naturali, dopo la visita ai monumenti della storia religiosa e civile tropeana, tornano ad attrarre e a richiamare verso l'orlo estremo del terrazzamento. Conviene percorrerlo tutto, finchè si può, e affacciarsi da qualche casa della sua parte centrale per godere la vista intiera della spiaggia con l'isola di Santa Maria, un grosso scoglio tondeggiante e forato da caverne, che almeno da due secoli è stato catturato dal continuo avanzarsi dell'orlatura sabbiosa (appare già unito alla terraferma in una ingenua incisione del vecchio libro dell'abate Pacichelli, *Il Regno di Napoli in prospettiva,* del 1703) e che porta in alto un'antica costruzione, rammodernata nel lato verso la città, il Santuario di Santa Maria dell'Isola, già piccolo eremo benedettino. Per compiere bene la visita di Tropea bisogna poi percorrere in basso tutta la spiaggia, che si stende anche più larga a ponente, preceduta da un lembo di

terra coltivata a viti e agrumeti, continuando nelle « falaises » verso C. Vaticano, ove forse è da ricercare il « Portus Herculis », mentre a levante, dopo la larga insabbiatura del porto e il delta di un breve torrente, va a morire sotto le scogliere del bel terrazzamento di Parghelia, folto di case fra i densi agrumeti. Vale la pena anche di salire sull'alto dell'isola, per vedere di lassù la città vicinissima (ci descrive piacevolmente l'interessante veduta l'abate de Saint Non nel suo noto *Voyage pittoresque aux Royaumes de Naples et de Sicile,* parlando di una specie di castello diruto, con resti — tuttora esistenti — di architettura gotica, in cui egli e i suoi compagni passarono un breve periodo di quarantena dopo un loro approdo a Tropea in tempo di pestilenza, nel dicembre 1773); e, da ultimo, conviene recarsi ad ammirare lo spettacolo della città da levante, di fra gli uliveti a valle della strada costiera e della ferrovia, in mezzo ai quali sorge una bella chiesa pressochè abbandonata, dall'alta cupola e dalla nobile facciata di pietra, la cosiddetta Michelizia, cui va unita una delle tante leggende marinaresche di Tropea. Di lì la gentile città, che il buon vecchio Marafioti nelle sue *Cronache e Antichità di Calabria* dice *bellissima fra tutte le altre* della regione, e che Leandro Alberti nella sua *Descrittione di tutta Italia* non loda meno calorosamente, si offre nel suo nitido disegno di rupi, di case e di chiese, sporgendo vivacemente da un folto protendersi verso il mare di vegetazione ora argentea ora verde-cupa di ulivi, di querce e di agrumi, disseminata di bianche e rosse casette campestri. Il mare, di un intensissimo azzurro che ai piedi della rupe diviene perfetto smeraldo (le trasparenze e le tinte del mare sono una delle meraviglie di Tropea), fa da sfondo al quadro armonioso, sotto il cielo immenso, luminosissimo. Pare che la piccola città sogni ancora avventure di guerra e sfarzo di approdi regali, alta e fiera sulla pace assolata del suo minuscolo porto. Ci si stacca a malincuore dallo spettacolo, mentre nell'animo commosso si vien formulando spontanea, con l'addio, anche una promessa, che vorrebbe essere sicura, di un non lontano ritorno rinnovatore di gentili emozioni.

GIUSEPPE ISNARDI

PORTALE DELLA CAPPELLA DI S. DEMETRIO. *(Fot. Soprint.)*

AFFRESCO NELLA CHIESA DI S. DEMETRIO. *(Fot. C. Hubacher)*

GUADO DEL GERRER NEI PRESSI DI HAMANLEI: LA MACCHINA E' QUASI PASSATA, MA SUL PIU' BELLO S'E' SPENTO IL MOTORE.

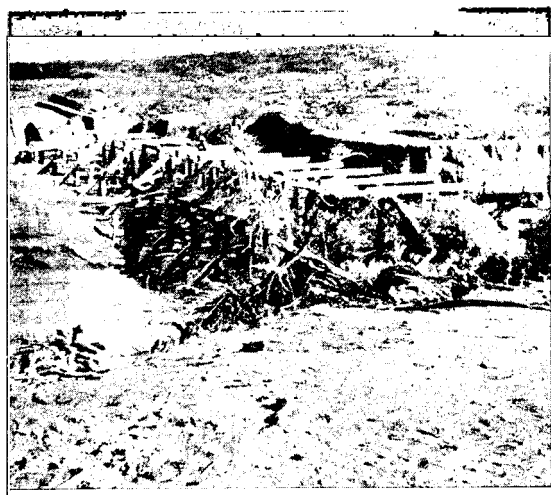
CATASTROFICI EFFETTI DELLA PIENA DELL'UADI AUALDIGHIESI PRESSO SCECH HOSC: L'AUTOCARRO E' AFFONDATO NELLA FANGHIGLIA.

ALTRO IMPANTANAMENTO DELLA MACCHINA DEL NOSTRO COLLABORATORE PRESSO AFGOI ADDO, NELLA REGIONE DEL TUG FAFAN.

IL TORRENTE FAF A GABREDARRE: PIU' CHE ACQUA E' FANGO CHE SI ROTOLA, STRARIPANDO FIN SULLE STRADE VICINE....

In A. O., mentre la civiltà fascista avanza...

Ecco una piccola documentazione della necessità di affrontare con mezzi grandiosi il problema stradale in A. O. Queste semplici istantanee, trasmesseci dal nostro inviato, dimostrano in quali condizioni si svolge ora il traffico in alcune parti delle terre conquistate. Ma, come tutti sanno, ciò avverrà ancora per poco: ovunque si lavora — seguendo il poderoso programma tracciato dal Duce — con ritmo febbrile e con decisione fascista.

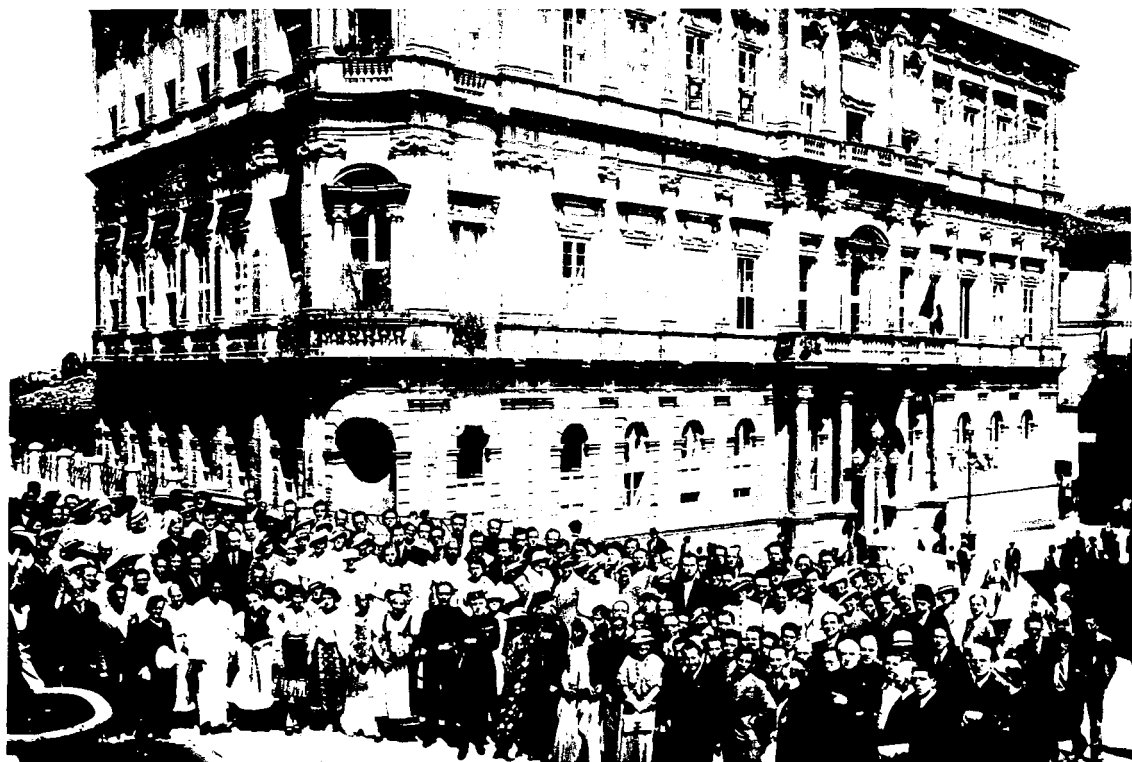
(Fot. G. Vota - Maggio 1937-XV)

IL PONTICELLO SUL GERRER, PRESSO HAMANLEI, ALL'IMBOCCO DEL GERRER NEL TUG FAFAN, E' STATO ASPORTATO DALLA PIENA.

PERUGIA E GLI STRANIERI

« L'ALVEARE UMANO, CHE ALLE ORE SPECIALMENTE DI PRIMA SERA RONZA NEL BUGNO DI QUESTE PIETRE ETRUSCHE, ROMANE E MEDIOEVALI... » *(Fot. Stefani)*

Quando, a luglio, nelle altre città la vita si dirada, per il consueto processo di rarefazione estiva, in Perugia si fa più intensa e viva. Città magica, che si rivede ogni volta con un sentimento di cordiale stupore e il desiderio di non partirsene più. L'alveare umano, che alle ore specialmente di prima sera ronza nel bugno di queste pietre etrusche, romane e medioevali, non appena sopraggiunge la nuova stagione ronza assai più forte del solito: ed è ronzìo di voci diverse, come appunto accade nei giardini in fiore e in frutto.

Non è cosa nuova, anzi questo fenomeno di affollamento tipicamente primaverile ed estivo è nota dominante, come tutti sanno, delle città italiane più famose per le varie loro attrattive, d'arte, di storia o di paesaggio: che son poi quasi tutte. Si sgombrano d'Italiani che vanno al mare o ai monti, e si riempiono di stranieri, che vengono d'oltre mare o d'oltre monte.

Ma gli stranieri di Perugia non sono quelli delle altre città: si vede sùbito. Non hanno l'aria

LA R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI IL GIORNO DELL'INAUGURAZIONE DELL'ANNO ACCADEMICO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

incantata o annoiata, secondo i temperamenti e le pose, dei visitatori per diporto. Non mostrano segni di curiosità, saputa o svogliata, d'imbarazzo, disagio, fretta, e quel particolare sentimento della gente nuova venuta, che è uno strano miscuglio di ritrosia, petulanza e impertinenza. Lo straniero ha un modo tutto suo di esercitare i propri diritti. Gli stranieri di Perugia, che tu incontri a comitive nei caffè di corso Vannucci, nei giardini Carducci, in piazza Fontebraccio, han già assunto il colore dell'ambiente, si mescolano ai cittadini nella maniera più naturale, han perduto o attenuato di molto quel modo di gestire e parlare che li distingueva dai padroni di casa, parlano delle opere d'arte cittadine con la semplicità di chi le conosce per abitudine, hanno imparato i ripari più sicuri dal vento che su questo promontorio sgonfia gli otri suoi più turbolenti, e perfettamente sanno che c'è a San Pietro una curiosa firma di Giosue Carducci.

Il gran monello la disegnò con grossa matita sotto l'arco del bel poggiolo, che alto e solingo dall'abside del tempio guarda su l'immenso azzurro e il verde piano della valle tiberina: e ci aggiunse la data, 1872 mi pare. I frati benigni, che san molto perdonare, han cancellato intorno alla firma illustre la bruttura delle centomila firme oscure, hanno isolato entro un alone di bianca calcina, quasi sacro, il nome del cantore di Satana, l'han messo sotto vetro, a guisa di reliquia. Ne han fatto un monumento nazionale, e compiuta la visita alle pitture del tempio illustre, ti conducono a vedere, con orgoglio innocente, il prezioso cimelio.

Questi forestieri, che han l'aria di chi si trova in casa propria, effettivamente stanno in casa propria. Sono gli studenti dell'Università per gli stranieri, e la vita di Perugia non è possibile ormai staccarla dalla vita della sua scuola internazionale.

Nacque questa scuola dieci anni or sono: e la inaugurò con un discorso romano e imperiale Benito Mussolini. Per un'Università, dieci anni sono i primi passi; i nostri atenei contano l'età loro a secoli; ma in dieci anni quest'Università è diventata ben adulta, ha fatto le ossa e i muscoli, ha raggiunto una rinomanza mondiale: ha insomma, così giovane, una storia. Il numero degli allievi che la frequentano s'è moltiplicato rapidamente: 205 il primo anno, 720 l'anno scorso. Cominciarono a venire da ventitrè paesi; ora vengono da una trentina e più. Non sappiamo quanti istituti europei di questo genere, anche tra i più celebri e celebrati, ne contino altrettanti. Contribuisce, non c'è dubbio, il fatto di trovarsi quest'Università in Italia e di esser Perugia la città che la ospita: di trovarsi cioè in un paese dove il venire e il dimorare è gradevole ai popoli di ogni lingua e latitudine, e di essere Perugia, in paese tanto ricco di attrazioni e tradizioni, una città meravigliosa in cui spiriti e forme raggiungono, in perfetta armonia, il clima delle creazioni eterne. Ma è merito pure dell'insegnamento, umanistico e attuale nello stesso tempo, svolto con vedute larghe, che abbracciano insieme cultura e pratica della vita. A parte le lezioni più propriamente scolastiche, si procede negli altri corsi per le grandi strade letterarie, storiche e filosofiche,

« QUESTI FORESTIERI, CHE HAN L'ARIA DI CHI SI TROVA IN CASA PROPRIA... » (Fot. Stefani)

R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI: SALA D'INGRESSO. *(Fot. Alinari)*

segnate dalle pietre miliari dei capolavori, e si cerca di evitare l'intrico dei viottoli puramente critici o aneddotici, utili magari altrove, ma che qui riescirebbero alla confusione e alla dispersione della buona cultura. Proiezioni artistiche, concerti, rappresentazioni teatrali tengono vivo l'insegnamento, e lo rallegrano passeggiate periodiche nei dintorni della città, che sono, come tutti sanno, una galleria di lieti poggi, di monumenti insigni e di sacre spelonche.

Chi abbia il gusto delle statistiche, e sappia leggerle, gliene mettiamo qualcuna sotto gli occhi. Il primo anno il maggiore apporto fu dato dagl'Inglesi (43 allievi) seguiti, alla pari, da Americani del nord e Svizzeri (35); i Tedeschi erano appena 11, come gli Olandesi, 24 i Francesi, gli Ungheresi non più di 6, cinque uomini e una donna. Per qualche anno gl'Inglesi seguitarono a tener fermamente la testa, aumentando anzi il distacco dagli altri, che via via scemavano. Poi cominciarono a salire Tedeschi e Ungheresi specialmente, e gl'Inglesi calarono. Nel 1936 il primato è tenuto dai Tedeschi (114) e dagli Svizzeri (112) seguiti da vicino dai Francesi (100) e un po' da lontano da Ungheresi (77) e dagli Americani del nord (76). Ci sono, tra i più lontani, due Lèttoni, due Finlandesi, un Russo, un Norvegese, un Turco, un abitante del Libano. Molti gli Italiani delle isole egee. Donne e uomini si equivalgono nel numero, con una leggera prevalenza femminile. Si può notare un curioso contrasto tra la Svizzera, l'America, la Francia, che mandan molte più donne che uomini, e l'Ungheria, che di uomini ne manda il doppio delle donne. Paese, si direbbe, più pratico e meno dilettantistico.

Il beneficio e il benessere prodotti da istituti come questo saltano agli occhi di tutti, e non se ne parlerebbe se il compimento del primo decennio non fosse stata una festa per l'Università perugina, che lo ha celebrato nel modo più utile, crescendo: costruendo, voglio dire, nuovi edificî — grazie soprattutto a quel milione donato dal signor Frederic Thorne-Rider, cittadino americano — da aggiungere all'antico palazzo Gallenga, antico e solenne e spazioso come una reggia, ma ormai incapace. Bisogna aver tenuto qualche lezione in queste aule per dire con quanta attenzione e intelligenza gli allievi seguano il discorso, come essi amino apprendere, discutere, ricercare, ammirare, esser convinti, formarsi su ogni oggetto un'idea propria.

Se ne vanno con rammarico. Tornano volentieri. Tornano accompagnati. Fan propaganda. Per questo i corsi, che nel programma iniziale dovevano essere esclusivamente estivi, son diventati anche primaverili e autunnali, allargando i campi dell'insegnamento e accrescendo il numero degl'insegnanti, tal-

R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI: UN'AULA. *(Fot. Alinari)*

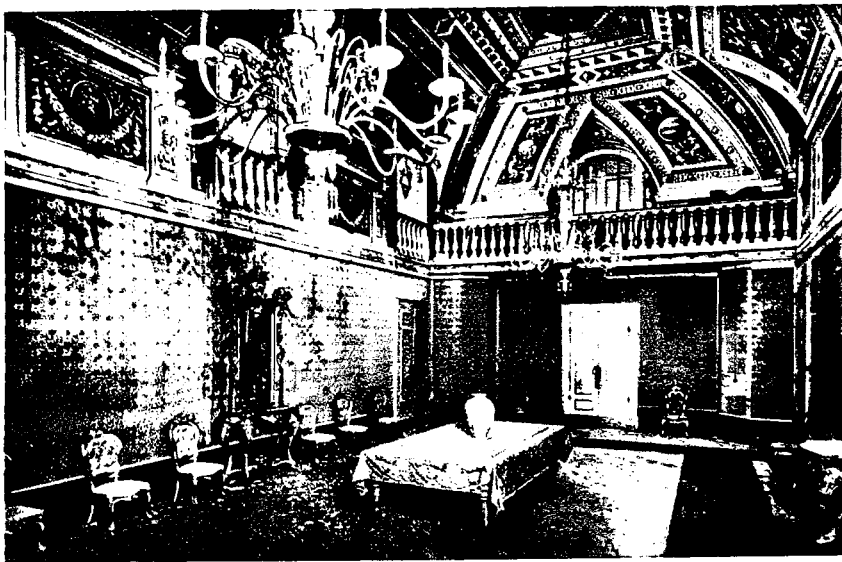
R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI: SALA DI LETTURA. *(Fot. Alinari)*

chè ora si può dire che la scuola è aperta tutto l'anno. Superati gli esami e conseguito il diploma, i giovani non tornano più. Vanno a insegnar poesia e lingua nostra ai loro conterranei. Seicento maestri sono usciti sino ad oggi da questo vivaio, e s'è visto come i frutti sian buoni, poichè è stato di recente instituito in alcune nazioni, dove non era mai apparso, l'insegnamento della lingua e della letteratura italiane. In Ungheria il diploma rilasciato dall'Università perugina è titolo di preferenza nei concorsi relativi.

Andandosene, questi giovani portano in cuore un grato ricordo del Paese che li ha ospitati, educati, divertiti e sorretti con borse di studio: il buon ricordo poi nell'attività loro quotidiana non può non diventare amore. Essi conoscono l'Italia, come una pigra eredità mentale vietava al solito turista di conoscerla, e sanno che tra l'Alpi e il Mediterraneo non si estende solo uno sconfinato e vago ossario di rovine e rottami, un'incomparabile bottega d'antiquario, un museo unico al mondo. Sono scintille d'italianità sparse nei cinque continenti, che si tengono volontariamente accese. Quando soffino venti avversi quelle scintille non si spengono, ma propagano tutt'intorno il loro fuoco.

Altro benefizio è portato dalla familiarità che acquistano tra loro giovani venuti qui da ogni nazione, anche da quelle che alle frontiere si fanno il viso dell'armi. Una signorina svizzera ha scritto e pubblicato che molte false idee su la Germania le ha modificate stando a Perugia, e « certamente parecchi Svizzeri non si sarebbero decisi a studiare il prossimo semestre in Germania, se non fosse intervenuta l'amicizia con Tedeschi, studenti a Perugia ». Un Ungherese ha attestato che « questa è solo in principio un'Università per stranieri: alla fine dei corsi essa è un'Università di fratelli e di amici ».

La giovinezza è cordiale ed entusiasta: e se il mondo fosse abitato solo da giovani ci sarebbero certamente meno guai. Quello che si chiama interesse della politica e politica degli interessi qui è messo in disparte da più gradevoli distrazioni. Russi e Ungheresi, Giapponesi e Tedeschi, Francesi e Polacchi, Americani e Belgi si trovano qui adunati a mangiar lo stesso pane spirituale, che non è proprio una frase: gente che incontrandosi per un'altra strada non si farebbe il saluto, e innanzi a uno sportello si darebbe di gomito. Il fatto di sedere allo stesso tavolino, di leggere nello stesso libro, di guardare in faccia lo stesso insegnante, di scandire le prime parole di una stessa lingua, inciampando magari negli errori medesimi, estranei per tre mesi o per tre anni a ogni altra occupazione, li collega in una convivenza

R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI: UN SALONE. *(Fot. Alinari)*

GLI STUDENTI DELLA R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI RECITANO UNA COMMEDIA DI CARLO GOLDONI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

e in una concordia che il tempo non scioglierà assolutamente mai più.

Rivalità non c'è, perchè questi giovani non si troveranno insieme a battere su la stessa incudine nè a tirare acqua allo stesso pozzo. Non si isolano, perchè l'età loro domanda e suggerisce solidarietà. I malintesi non diventano malanimi. Cementano questi anni di formazione con un cemento che può resistere ai terremoti e preservare dalle corrosioni. Accolgono un sentimento di umanità che soverchia i mutevoli dissidi e contrasti nazionali. In questa vecchia Europa senza pace Perugia può seminare una semenza d'idealità. Piccolo pugno di semenza, ma non da trascurare. Le vie della salute partono spesso da una callaia.

MICHELE SAPONARO

GLI STUDENTI DELLA R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI IN GITA AD ASSISI.

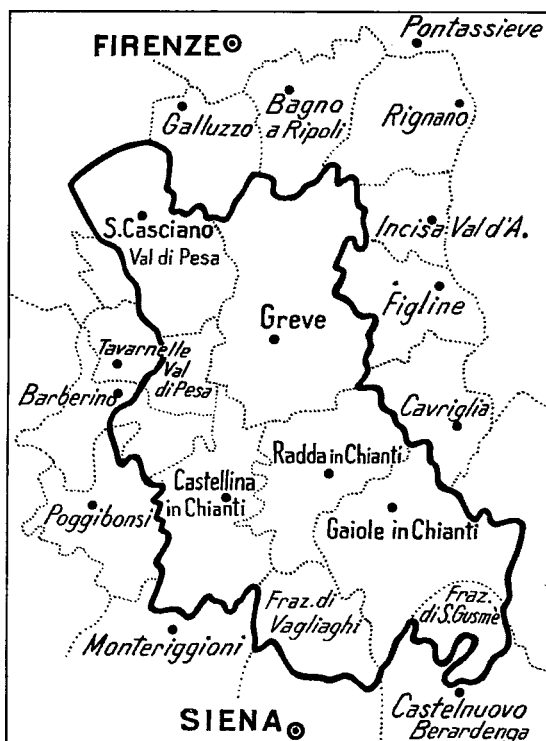
(Arch. Fot. T.C.I.)

« ... LA LUCE STESSA È SEVERA, QUASI ACCIGLIATA... » *(Fot. S. Bricarelli)*

CHIANTI

Questa regione è chiusa da una barriera di monti. Non sono erti ma selvaggi e custodiscono tante memorie, e così gelosamente, che la luce stessa è severa, quasi accigliata. E le memorie fanno da fortezza. S'è cacciata da secoli nelle valli ed è animata da una vita segreta a cui bisogna essere iniziati. È il Chianti storico, ripartito anticamente in terzieri: il terzo di Gaiòle, il terzo di Radda, il terzo di Castellina. Con mura e torri merlate e con lo stemma del gallo nero in campo giallo, lo raffigurò il Vasari nel soffitto del Salone dei Cinquecento, ponendovi accanto la data « *Anno salutis MCXCVII* ». Questo nome Chianti, sotto il simbolo del gallo, ha qualcosa di sonoro, qualcosa che canta.

Canta anche secondo il Repetti se, com'egli reputa, l'origine del nome deve ricercarsi nella voce latina *clangor*, ossia squillo di tromba, strepito e gridìo di uccelli; nome « quasi nato dall'antico stato agreste della contrada coperta di selve e forse un dì destinata alle clamorose cacce baronali ». E, di due famosi castelli della regione, Brolio significherebbe parco di selvaggina, riserva di caccia; e Montagliari sarebbe detto *a monte aliphaeario*, monte produttore di alifèi, ossia di quella specie di quercia che non fa ghianda.

Comunque, boschi e castelli in grande.

DELIMITAZIONE STORICO-GEOGRAFICA DEL CHIANTI.

«... DI DUE FAMOSI CASTELLI DELLA REGIONE, BROLIO SIGNIFICHEREBBE PARCO DI SELVAGGINA, RISERVA DI CACCIA... » *(Fot. S. Bricarelli)*

Anticamente i boschi comandavano. Coprivano le colline e circondavano i castelli dei signori. Ora, in quelli che restano attorno ai ruderi, i maialetti vanno mangiando la ghianda e una contadinella fa la calza mentre bada poche pecore magre e una giovenca inselvatichita. Si odono di tanto in tanto i colpi dei boscaioli che abbattono gli alberi. Cadono gli alberi con una dignità regale, con una reticenza muta. A buio si vede l'albore delle carbonaie.

Quando il paese si addomesticò, i boschi più vicini alle case furono tagliati per poter vivere al sicuro dalle bestie e dai birbanti. Prima, essendo un po' briganti gli stessi padroni dei castelli, il selvatico faceva comodo; poi fu bene veder chiaro intorno casa. Con le coltivazioni a portata di mano cominciò la villeggiatura civile e le macchie si appartarono imbronciate.

Ma la regione ha mantenuto carattere feudale. È sobria e rupestre. Le case coloniche sono raffazzonate sopra mura massicce e speronate di castella, si confondono col masso che affiora. E i sassi si confondono coi branchi delle pecore a meriggiare. Il querciòlo, il pinacchiotto, l'olivo giovinetto, nati spesso da vecchi tronchi e nutriti da una terra piena d'esperienza, sono nati vecchi. La vite vi alligna stenta e attorta, ma il vino di cui è avara serba in abbondanza spirito e aroma. L'erba vi spunta rara, ma nutre il bestiame più di quella acquosa e gonfia di padule. E le coltivazioni sembrano parvenza di coltivazioni. Di tutto s'approfittano: d'una lingua di terra lungo un torrente, di una povera spianata ostacolata dal sasso. D'ogni cosa ce n'è quel tanto che basta per il sostentamento del corpo e dello spirito. E a causa delle poche essenziali che dànno al paese un tono di armonia maschile e scarnita, pare di dover custodire con più amore le coltivazioni avare, i grappoli piccoli e coloriti, le pecore magre, i porcelli setolosi coi grifi puntuti, coriacei e selvatici come cignalotti. Da questa semplicità tutto esce enormemente amplificato.

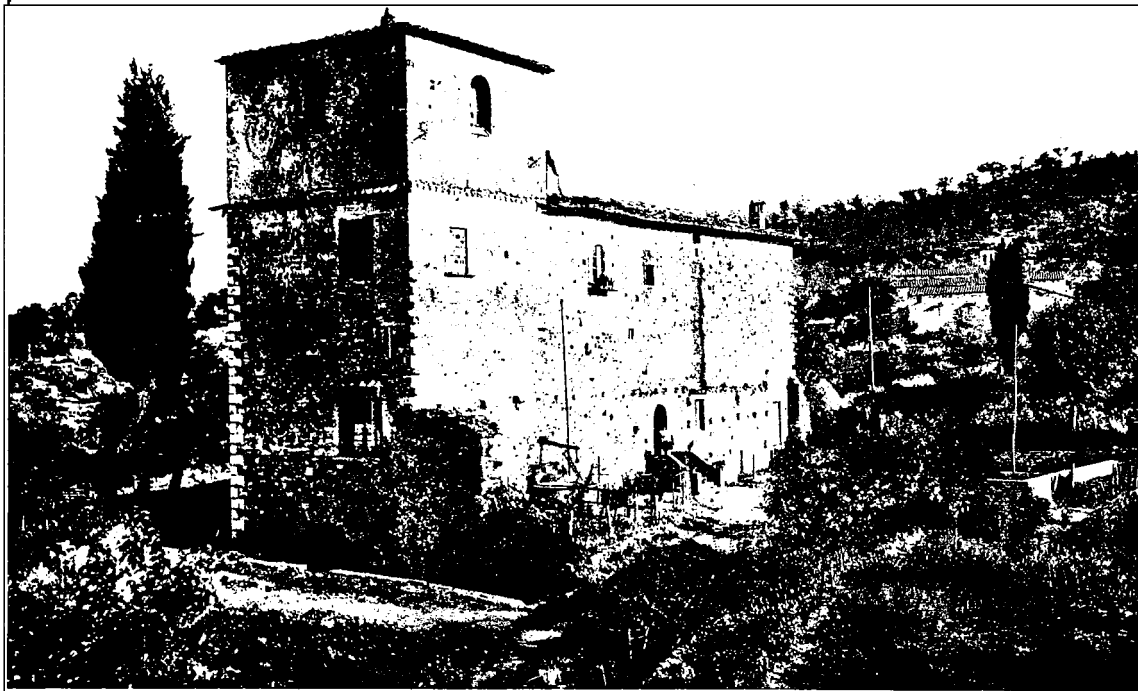
I «popoli» aggrappati alle pendici, con le case appuntellate per gli smottamenti, svegliano il giorno scampanando. Scampana un monte, scampana una valle. Quelle case hanno tutte una ragion d'essere. Fanno paese. Sono complete da ogni lato, e querci e cipressi le continuano giù giù confondendosi col macigno, di modo che par che tutto nasca naturalmente dal monte e ne faccia parte, nè vi sia differenza tra muro e vegetazione, talmente ogni cosa è forte e petrigna. Tutte le case hanno la loro torre mozza, ed è come se fosse sempre stata così per una forza che ne impedisce lo slancio, che la tiene attaccata alla terra. L'edera che le riveste pare una gora d'ombra. Case di pietra che hanno cento e cent'anni, a portici, a volte, a piccionaie, del tempo in cui eran qui contadi e baronìe. Case nate nel giusto punto e nel giusto clima e che, anche se nascoste dal bosco o dalla notte, fanno sentire il loro pietrame nell'ombra, come qualcosa che dà ossatura all'ombra. Fin dove la natura e la vegetazione petrigna ne seguitano l'architettura? E anche la luce, da noi, fa da architetto? Per luci e ombre,

disposte e accettate con classica serenità, le mura e le balze son seguitate e rimandate di monte in monte; chè tutta la terra, sasso o fogliame, è da noi costruzione.

Le pievi si levano, invece, isolate ed ermetiche; ma di là da un portone serrato s'apre un chiostro segregato e tranquillo dove pare raccolto tutto quello di cui l'uomo ha bisogno, in misura parca e confortante: un po' di sole, un po' d'orto, un po' di pollame, un po' di fiori e una gran pace posata tra i muri del chiostro. Sotto le navate c'è sizza d'umido. L'umido rigenera l'odor della calcina recente con cui sono state rimbiancate le pareti che conservano, sotto l'intonaco, antiche e paurose pitture murali e capitelli di pietra serena. Nessuna comunicazione col di fuori. Pare l'altra faccia, la faccia interiore, profonda, l'anima di questa regione che conserva tante gelose memorie, quella che sa d'ombra e di pietra.

Le ville (anticamente i castelli: le mura fanno la spia) son quasi sempre serrate. Quel che conta è la fattoria. Intorno alla fattoria c'è poco giardino,

« LE CASE COLONICHE SONO RAFFAZZONATE SOPRA MURA MASSICCE... » (*Fot. S. Bricarelli*)

« LA VITE VI ALLIGNA STENTA E ATTORTA... L'ERBA VI SPUNTA RARA... » (*Fot. S. Bricarelli*)

« CASE DI PIETRA CHE HANNO CENTO E CENT'ANNI, A PORTICI, A VOLTE... » *(Fot. Alinari)*

« TUTTE LE CASE HANNO LA LORO TORRE MOZZA... » *(Fot. Alinari)*

«... PARE DI DOVER CUSTODIRE CON PIÙ AMORE LE COLTIVAZIONI AVARE, I GRAPPOLI PICCOLI E COLORITI, LE PECORE MAGRE... » *(Fot. S. Bricarelli)*

un pergolato, una panca di pietra, del selvatico e qualche fiore nato per miracolo dall'abbandono: qualche fiore stento, che a primavera s'accende come un lumino e manda un profumo quasi carnale.

Quando, d'inverno, le notti sono fonde e la fattoria n'è assediata, è un imbarcarsi per la notte come per un viaggio. Una volta chiusa, la porta esterna si apre con sospetto. Se la campana si agita, una donna, di dentro, interroga con una voce che sembra un lamento. Spesso è il vento a far suonare la campanella. Sul focarìle pisola un uomo: un'ombra rustica e maestosa come un rudero. Sulla tavola c'è un fiasco e un lume. Ogni tanto il fiasco si china pacatamente, il vino cala pian piano, si placa. Mentre, sotto le grandi volte, a terreno, dorme ritto il cavallo, ruminano le vacche e invecchia, dentro le botti, il vino.

D'estate, il sole fa da padrone per quelle piagge scarnite. L'ombra bisogna ricercarla in casa, dentro le mura massicce, mentre fuori cantan le cicale e l'uva matura. Gli uccelli, fasciati dalla gran calura, mandano qualche rado e fioco cinguettìo, quasi affogato in gola. Tubano i piccioni vicini, sulle grondaie. Appaiono sui muri le loro ombre calde. Sfiondano oblique dietro le persiane, si baciano, si battibeccano, tenendosi in equilibrio sugli scrimoli, con le ali. Un moscon d'oro è sospeso per l'aria, in vibrazione, come un atomo di sole. Un coccodè rugginoso intormentisce la quiete meridiana. È il silenzio che parla: il silenzio delle forze ingenue della natura, di cui ogni attimo è solenne.

Quando la via comincia a salire al borgo, i boschi si ritirano. Dalla passeggiata che gira attorno alle mura che racchiudono il borgo vecchio, di volto medioevale, si offre una veduta grande e serena: una cerchia di monti severi, quelli che chiudono la regione e fanno ombra. Sono tanto silenziosi e profondi che t'invadono la veduta, ti si dilatano e ti si placano nella mente e a poco a poco ti par di sognare. Leggende e paure non ce n'è. Il paese è troppo sobrio e maschio. Si raccoglie sui monti e si spalanca nell'animo.

Ma imboccando l'antica porta nelle mura, con la ruga in salita, dall'immassicciato sconnesso, t'accompagnano le facciate nere e stemmate dei palazzotti. Le botteghe hanno gli usciolini modesti, e quella più fornita ha nella vetrina una matassa di filo, un salvadenaro di terracotta, una lampada funeraria, qualche candelotto e un salame. Sul banco c'è un bicchier di vino e una forma di pecorino fresco. Un macellaio tiene appeso fuor della porta un agnello col capo mozzo e la ferita che ha il sangue rappreso. È la prima veduta per chi entra dentro le mura, e hai subito l'impressione di qualche supplizio medioevale. Un cane da lepre fiuta per aria con lieta brama di strage. Da un vicolo che sfocia nella valle viene odor di boschi, di pecore e di latte. E scende, barcollando con fierezza, un barroccio carico di vino infiascato.

« QUELLE CASE HAN TUTTE UNA RAGION D'ESSERE. FANNO PAESE. » *(Fot. S. Bricarelli)*

« L'OMBRA BISOGNA RICERCARLA IN CASA, DENTRO LE MURA MASSICCE... » *(Fot. S. Bricarelli)*

« QUANDO LA VIA COMINCIA A SALIRE AL BORGO, I BOSCHI SI RITIRANO. » (*Fot. S. Bricarelli*)

« LE PIEVI SI LEVANO, INVECE, ISOLATE ED ERMETICHE... » (*Fot. S. Bricarelli*)

Chè saper disporre i fiaschi sopra il barroccio è una grand'arte. E quelli che vengono a caricare il vino alla fattoria si metton di punta per fare a chi è più sapiente. È un'arte come quella di saper tirare su ben lunate le corna delle giovenche, abbicare il fieno in piombo, costruire i muri a secco. Il lavoro comparisce di più la mattina, quando il primo sole è prezioso e la gente alacre. Poi il mattino s'allontana e si perde. L'aria diventa bassa. Il desinare si prolunga. Si allentano le fusciacche. Pare un'altra giornata. E quella che è lì attorno al fiasco, a lodarne il profumo, il frizzante, il vellutato e la gagliardìa sincera, pare gente monumentale. Il vino cola dal fiasco con maestà, con un che di lentamente imperioso. E quando il vino comanda, lo fa sul serio. Poche cose sono così comprese della loro nobiltà. È una serietà gioconda e consapevole. E chi beve non è fatuo, bensì allegro e di buon animo, come chi comunica per le radici con la natura, come chi si immedesima un elemento vitale, un concentrato di forza solare. È

«... DALLA PASSEGGIATA CHE GIRA ATTORNO ALLE MURA... SI OFFRE UNA VEDUTA GRANDE E SERENA...» *(Fot. S. Bricarelli)*

« LEGGENDE E PAURE NON CE N'È. IL PAESE È TROPPO SOBRIO E MASCHIO. » *(Fot. Alinari)*

« È CHE IL VINO HA BISOGNO DI UN AMBIENTE AUSTERO... » (Fot. Alinari)

che il vino ha bisogno di un ambiente austero, vuol esser circondato da ogni pompa e rispetto. Anche il luogo dove vien conservato ha da esser decoroso, e la cantina è il più decoroso di tutti. Nudo, ermetico, solenne.

I cavalli zampano nella stalla tra nuvoli di mosche. Si tirano le corde, si stende l'incerato. Eccoli fuori: uno massiccio e savio, uno per trapelo. Borchie, sonagliere, specchietti, penne e reti per le mosche. Il convoglio si parte sicuro e compatto. Il vino è là, in trono. L'uomo, dietro, tira la martinicca e fa da contrappeso. Eccolo giù per la china. È un viaggio trionfale. E i ragazzi a far festa da ogni casa. Le sonagliere e la martinicca si sentono da lontano, come una gran fiera, per le vie giogane. È il re della strada. Il barrocciaio schiocca la frusta fieramente, con la fusciacca tirata sul petto e una cicala posata sul cappello.

Quando annotta e il borgo si chiude, i boschi, che s'eran tenuti in disparte durante il giorno, fanno invasione col ritornello dei cucùli e degli assioli. I colli lontani si disegnano nella luna senza troppo insistere. Un can da pastore con il pelo da pecora e il portamento da orso, ùggiola alle ombre della luna. Quand'è stanco si addormenta. Tace ogni cosa. Soltanto laggiù, nascosto e profondo, veglia un mondo rigonfio e gorgogliante, soddisfatto e generoso: il mondo delle botti. È il cuore che pulsa, di questa terra selvaggia e buona.

BINO SANMINIATELLI

« TACE OGNI COSA... » (Fot. Alinari)

LA CIRCOLAZIONE STRADALE SUL TAVOLO ANATOMICO

« ALLA BERLINA! ».

Articolo unico: «*È vietato circolare per le strade in modo imprudente o incivile. Il contravventore è punito con la pubblicazione della fotografia e delle generalità nella rubrica* Alla berlina! *di un giornale quotidiano* ».

Non occorre esser profeti per comprendere che a questo unico articolo si ridurranno un bel giorno i 132 del vigente Codice Stradale, più le centinaia di altre norme sparse in un'infinità di leggi, regolamenti, decreti o circolari attinenti alla circolazione, alla tecnica stradale, alle fiscalità e ai problemi amministrativi inerenti.

Le antichissime tavole dell'umanità contenevano precetti di gastronomia e d'igiene elementare, e anche in tempi storici i legislatori si preoccupavano di disciplinare quelle manifestazioni di vestiario o di comportamento che oggi sono scomparse dai codici e confinate in un galateo non stampato, ma assimilato nei primi anni dell'educazione materna. Allo stesso modo che oggi farebbe sorridere una legge che prescrivesse che cosa si può o non si può mangiare o come devono salutarsi due amici quando s'incontrano, così un bel giorno si sorriderà al ricordo della minuta casistica codificata dalle attuali leggi, per disciplinare un fenomeno primordiale e istintivo come quello della circolazione.

Ma nel 1937 siamo, a quanto pare, assai lontani ancora da questo stadio di euforìa collettiva. A giudicare dall'incremento delle norme, degli studî e delle proposte, sempre più minute e tendenti all' onnipreveggenza di una casistica sempre più dettagliata, si direbbe anzi che ce ne allontaniamo a grandi passi. Ma così non è per fortuna. Oggi stiamo semplicemente attraversando il periodo critico, quello della complicazione. Dobbiamo ancora decidere, persuadendo noi stessi e il nostro prossimo, quali atti e comportamenti costituiscano il prudente e il lecito, quali l' imprudente e l' illecito, di cui parla un' aurea norma fondamentale del Codice Civile, che in sostanza già rappresenta, dal diritto romano in poi, quel tale « articolo unico » sufficiente a regolare i rapporti sociali, non solo circolatori, ma in tutte le attività che possano dar luogo a responsabilità per colpa. E quando ci saremo messi ben d'accordo su questa identificazione del comportamento legalmente lecito col comportamento prudente e saggio in tutte le infinite fattispecie, dovremo dar tempo al tempo perchè tutti gli utenti della strada se ne facciano una dottrina naturale ed ovvia, che a nessuno verrà a mente d'infrangere, che non potrà più dar luogo ad equivoci. Allora soltanto potremo, usciti dal periodo critico della super-regolamentazione, riprendere il cammino verso quell'aurea semplicità che, come sempre, è il bene più difficile a conseguire.

Un'attività affine alla circolazione stradale, ma più progredita perchè più anziana, ci offre un esempio di questo processo: la disciplina ferroviaria. Essa vanta ormai quasi un secolo di vita, mentre i primi codici stradali non contano che poco più d'un quarto di secolo. Anche le ferrovie videro, dal nulla, moltiplicarsi rapidamente norme, cautele, discipline, divieti, prescrizioni: trent'anni fa la bardatura regolamentare aveva raggiunto il suo massimo. I treni non partivano e non arrivavano senza una fiera campio-

... LE DONNE CANTONIERE SI DAVANO LA STAFFETTA...

naria di segnali acustici e visivi: dischi, gesti, voci, semafori, campane, trombe, zufoli, fischi. I segnalatori lungo il percorso possedevano una quantità di colori e di foggie diverse; le donne cantoniere, sostituite di notte dagli uomini, si davano la staffetta una con l'altra, mediante fiato alle trombe, per confermarsi a vicenda la via libera pel convoglio, e al passaggio di questo eseguivano con bandiere o lanterne cabalistici segni.

A questo culmine di super-disciplina è seguita una semplificazione rapida, radicale, decisiva; e i maggiori vantaggi si sono avvertiti nella sicurezza e snellezza del servizio.

La circolazione degli autoveicoli è indietro di trent'anni ed ancora nella sua fase di assestamento. La complicata minuzia delle sue norme è dunque giustificata. Il rimettere, oggi, alla discrezione e al buon senso dell'utente il comportamento da seguire nelle varie circostanze, e alla discrezione e al buon senso del giudice la decisione sulle colpe in caso d'incidenti, apparirebbe rivoluzionario e prematuro. Malgrado quindi il pericolo insito in tutte le elencazioni e precisazioni troppo minute, che perdono il carattere esemplificativo per acquistare quello tassativo, lasciando privi di repressione gli atti nocivi non contemplati (e prevedere tutte le fattispecie pratiche sarà sempre utopistico) — malgrado la vecchia massima *summum ius, summa iniuria* — si è preferito, tra i due mali, scegliere il minore.

A contribuire in quest'opera di elencazione degli atti prudenti, opportuni e quindi legali, e degli atti viceversa, giovano tra l'altro le periodiche *Conferenze per la Circolazione Stradale,* indette dal RACI, di cui l'ultima, svoltasi a Torino dal 20 al 26 maggio, ha dato lo spunto a queste nostre note. Più di 350 personalità versate in questi problemi — alti funzionari ministeriali; rappresentanti di enti e di corporazioni; podestà e dirigenti d'uffici tecnici o di polizia o di viabilità, comunali o provinciali; studiosi d'urbanistica e critici della dottrina e della stampa; ingegneri civili; magistrati e avvocati; membri dell'Esercito e della Milizia stradale — si sono riuniti nella città sabauda per discutere su alcune «Relazioni» e alcune «Comunicazioni», predisposte da specialisti di provata competenza, al triplice fine di divulgare tra gli utenti alcune norme di disciplina, di formulare voti da sottoporre al legislatore per alcune varianti delle leggi o regolamenti vigenti, e di suggerire alle autorità ed enti aventi giurisdizione sulla viabilità le concrete provvidenze d'ordine esecutivo da attuare sulle rispettive strade.

Diremo subito che, dei tre, quest'ultimo è stato l'argomento più ampiamente trattato, con speciale riguardo alla circolazione urbana e alle discipline urbanistiche in genere, e ciò benchè ta-

... E' MOLTO DIFFICILE CHE I PROTAGONISTI DEGLI INCIDENTI CI VENGANO A RACCONTARE OBIETTIVAMENTE COM'E' ANDATA...

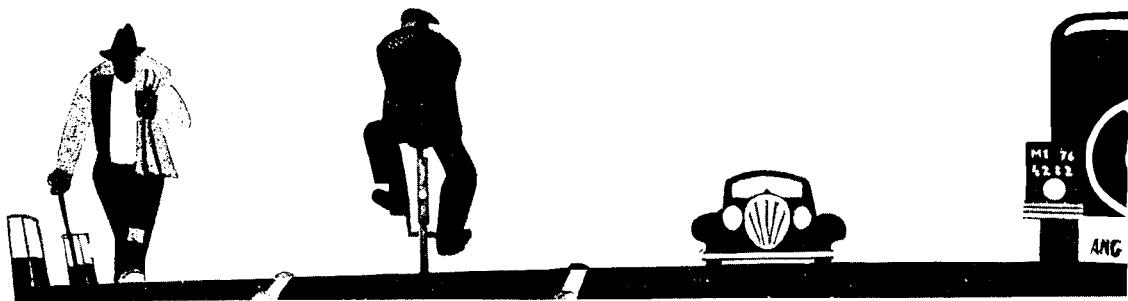
luno si attendesse piuttosto, in vista dell'annunciata prossima riforma del Codice Stradale, per la quale sono in corso gli studî, una sistematica discussione delle varie proposte di modifica, come principale e più attuale argomento della Conferenza torinese. Sintetizzando la fisionomia di questa in una formula, si potrebbe dire che è stata una conferenza della viabilità assai più che della circolazione. Perciò la parola è stata assai più spesso agli ingegneri, agli urbanisti, ai funzionari tecnici, che agli avvocati.

Non sarà inopportuno, dopo queste premesse, gettare uno sguardo critico su qualcuna delle relazioni e delle discussioni che più ampiamente occuparono l' attenzione dei congressisti.

Gli incidenti stradali hanno avuto l'onore della discussione attraverso l'analisi e i progetti di utilizzazione delle relative statistiche. Il concetto informatore è ottimo: raccogliamo — così si è pensato — il massimo numero di elementi possibili su ogni sinistro stradale in diligenti specchi statistici: lo studio degli elementi comuni ci dirà quali sono i conducenti, le vie, le stagioni, le località, le fattispecie topografiche che ricorrono più frequentemente nelle statistiche, e ci darà modo di studiare i rimedi. Ma come tutte le indagini statistiche, anche quella sugli incidenti abbisogna di dati di partenza fermi e sicuri. Ora, se è facile raccogliere in diagrammi i nati e i morti di una città, divisi in maschi e femmine, è certamente più arrischiata la statistica, pubblicata da qualche Comune, sulle cause dei suicidî. Approssimati od empirici la formulazione e l'incasellamento dei possibili gruppi di « cause » in altrettanti schemi, e presuntiva l'assegnazione dei singoli casi all'una piuttosto che all'altra casella: e moltiplicando approssimazione per presunzione si ottiene arbitrarietà. La statistica delle cause degli incidenti stradali ha molti punti di contatto con questa dei suicidi; è molto difficile che i protagonisti vengano a raccontare obiettivamente com'è andata. E allora si incaricano gli agenti verbalizzanti di riempire un modulo, opportunamente distribuito dall' apposito ufficio, contenente anche l'indicazione delle cause. Approssimazione? No; molto meno. Gli stessi magistrati riconoscono che la loro giustizia, pur dopo un così nobile ed elevato travaglio istruttorio, e dopo il vaglio logico delle argomentazioni delle parti, non può essere che approssimativa. Che diremo, dunque, delle sommarie informative dei verbalizzanti, molte volte contrastanti anche con la decisione del magistrato? E in questa materia, l'empirismo può significare un capovolgimento di situazioni: lo scambio dell'offeso per l'offensore, ad esempio.

... IL PIETOSO STATO DI CERTI ATTRAVERSAMENTI ABITATI, CITTADINI O RURALI...

Ma anche in un campo più aritmetico e meno trascendentale, le statistiche sulla circolazione non possono ancora vantare un sufficiente grado di attendibilità. Per avere la percentuale macchina-incidente-chilometro è ovviamente indispensabile conoscere il numero di macchine d'ogni data categoria, il numero d'incidenti, e il numero di chilometri percorsi ogni anno. Ora, il primo dato è approssimativo, ma non esatto (è noto come sia difficile avere statistiche precise dei varî veicoli effettivamente circolanti in Italia); il secondo è aleatorio (chi può dire quanti incidenti sfuggano alla matricola, e quanti, giudicati da un osservatore come veri e proprî incidenti, non siano per un altro che trascurabili episodî della circolazione?); il terzo è arbitrario, basandosi su elementi puramente congetturali.

In conclusione, noi plaudiamo a queste razionali iniziative, ma non vorremmo che venissero assunte come vangelo, per organizzare scientificamente, in base ai responsi statistici, la repressione degli incidenti stradali. Col tempo e con l'esperienza, eliminando le varie fonti d'errore e perfezionando i mezzi d'indagine, si riuscirà a raggiungere una sufficiente attendibilità: quindi, è utile che si prosegua. Ma non vorremmo che ci si illudesse eccessivamente sulla pronta traducibilità dei responsi in provvidenze sanatrici,

... CREAZIONE DI SEDE CICLISTICA SEPARATA DALLA CARREGGIATA IN TUTTE LE STRADE OVE SIA MATERIALMENTE POSSIBILE....

perchè l'incidente stradale, purtroppo, è un prodotto che non palesa alcun sintomo di crisi...

Un tema di particolare interesse fu la circolazione di transito nelle agglomerazioni urbane ed il regime delle traverse degli abitati: argomento di attualità nel risveglio turistico, nazionale e internazionale, sulle nostre strade, che offrono un eccessivo contrasto tra la sistemazione (di fondo, di contorno, di organizzazione segnaletica ed estetica) delle grandi arterie extra-urbane, e il pietoso stato di certi attraversamenti abitati, cittadini o rurali. Il problema è presto enunciato, ed è facile anche suggerire il rimedio: la strada di grande comunicazione abbia la sua circonvallazione attorno al concentrico abitato, o meglio passi tangenzialmente, con l' opportuno raccordo pel traffico locale: ma lo scoglio sta nel lato amministrativo-finanziario. Opportunamente la Conferenza, profittando della presenza di tanti alti funzionari, si è preoccupata anche di questo, suggerendo nuovi criteri di ripartizione del carico stradale tra gli enti pubblici interessati, in funzione della popolazione di ogni Comune e del suo potere contributivo specifico, e auspicando la costituzione di apposite commissioni tecnico-amministrative della viabilità.

Opportuna e persuasiva la relazione dell'ing. Vandone sulla circolazione velocipedistica: panorama statistico-pratico-giuridico-stradale dei problemi di questa classe di utenti, che formano la stragrande maggioranza, considerati non solo passivamente, come ingombro e fonte di pericoli per gli autoveicoli, ma anche attivamente, come soggetti di diritti e di provvidenze. In realtà, la differenza è sopratutto morale; chè praticamente le due serie di problemi si intrecciano e si confondono, in quanto, moderando il pericolo ciclistico per gli autoveicoli, si risparmiano i ciclisti dai pericoli dell'autocircolazione. Interessantissime le motivate conclusioni di questo dotto studio d'ambiente: estensione a tutte le strade di una disciplina analoga a quella stabilita pel ciclismo dal regolamento-tipo per la circolazione urbana; creazione di sede ciclistica separata dalla carreggiata in tutte le strade ove sia materialmente possibile, o con piste apposite completamente indipendenti, o con strisce divise solo convenzionalmente dalla carreggiata, ma a raso, superabili agevolmente per momentanea necessità sia dai cicli come dagli altri veicoli. In ogni caso la sede ciclistica dovrà essere altrettanto liscia e invitante come il resto della carreggiata.

... LA REGOLA DEL SILENZIO...

Un ordine del giorno espresse altresì il voto che, vista l'irriducibile inosservanza dei ciclisti al precetto del fanalino rosso posteriore, si riduca in via transitoria l'obbligo legale al possesso quanto meno della gemma rossa efficiente.

La relazione sul divieto dei segnali acustici urbani, a vero dire non molto concludente, perchè ispirata all'inconciliabile intento di sostenere la regola del silenzio assoluto e nel contempo all'inespresso ma trasparente desiderio di ammettere qualche temperamento, ha dato luogo ad una discussione vivace. Abbiamo l'impressione che la proposta di quella che fu definita l'estrema sinistra della Conferenza (il Consigliere d'Appello D. R. Peretti-Griva e il modesto sottoscritto) non sia stata compresa nella sua reale portata. L'opposizione, chiamiamola così, chiede che in luogo di fissare le deroghe eccezionali o di forza maggiore alla regola del silenzio assoluto e incondizionato, che a sua volta costituisce una deroga all'articolo 58 Codice Stradale, si ritorni puramente e semplicemente al Codice, opportunamente ritoccato e aggiornato attraverso una più severa estensione dei limiti del reato d'abuso segnalatorio, così da comprendere qualunque segnale acustico eseguito in un centro abitato nelle ore notturne, quando per le condizioni di luce possa venir utilmente sostituito da uno sprazzo luminoso, e, nelle ore diurne, qua-

lunque segnale più accentuato del semplice « tocco » di clacson. Questo stesso « tocco », del resto, dovrebbe essere punito quando non si tratti di prevenire un possibile pericolo (incroci ciechi, indisciplina d'altri utenti, richiami necessari a segnalare la propria presenza, ecc.).

I partigiani intransigenti del silenzio assoluto come regola codificata han voluto farne quasi una questione di principio o di decoro nazionale, dimenticando che è proprio vanto dell'Italia e della campagna del silenzio l'aver saputo trasformare in pochi mesi la nazione più rumorosa nella più ordinata e silenziosa. Ma ora si sta confondendo, ci pare, il mezzo col fine. Per raddrizzare un pezzo metallico deformato, lo si tiene per qualche tempo piegato dall'altra parte: ma poi lo si lascia andare perchè ritorni diritto.

Il periodo d'intransigenza e di silenzio ad oltranza è stato necessario e provvidenziale per reagire alle inveterate abitudini opposte: ma ora è tempo di tornare ai fini, agli scopi ultimi della campagna, che son quelli di eliminare, sotto il punto di vista *sostanziale*, ogni reale molestia ai nervi uditivi dei cittadini, armonizzando questo stato di quiete acustica effettiva, umanamente e non meccanicamente concepita, con la sicurezza circolatoria.

Finchè esisteranno crocicchi a spigoli opachi tra vie strette, finchè per le strade circoleranno ciclisti o pedoni minorenni e senza patente di circolazione, finchè gli automobilisti non saranno superuomini che sappiano rinunciare a circolare con quel minimo di speditezza che il buon senso comune consente al normale e prudente impiego dell'automezzo, guidato da uomini e non da angeli o da profeti, noi restiamo d'avviso che il rapido, parco, innocuo, provvidenziale tocco di clacson sia un dovere e non un diritto, e che sia elemento di colpa, nel caso d'incidenti, l'essersene astenuti.

Sulla disciplina pedonale una dotta relazione ha interessato l' assemblea: ma anche qui si è battuto piuttosto sulle provvidenze tecnico-urbanistiche, sulle sistemazioni delle entità topografiche e segnaletiche interessanti i pedoni, che sulla radice del problema, vale a dire sui suoi aspetti legislativi. Il nuovo Regolamento urbano-tipo attribuisce espressamente, fuori delle zone pedonali di attraversamento, la precedenza ai veicoli sui pedoni: su questa rivoluzionaria importantissima innovazione, feconda di radicali applicazioni giurisprudenziali e di un conseguente indirizzo educativo tutto nuovo, la relazione non si è certo diffusa come l'importanza del tema richiedeva.

La questione delle precedenze negli incroci urbani — per quanto riguarda i veicoli — è affiorata invece in una semplice « Comunicazione », di cui non condividiamo però nè le premesse di diritto, nè tutti i voti. Ci pare inesatto che attualmente i Comuni siano facoltizzati a valersi, per i nuclei urbani, del 2° comma art. 29 Cod. Strad., che ammette la dichiarabilità di « strada di grande circolazione » per le arterie più importanti, essendo espressamente tale facoltà prevista dal Codice solo per gli incroci con strade « extra-urbane ». La questione, dunque, non solo non è pacifica, ma esige una modifica della legge, che la Conferenza non ha richiesta su questo punto: allo stato attuale, ogni provvedimento podestarile al riguardo deve considerarsi arbitrario.

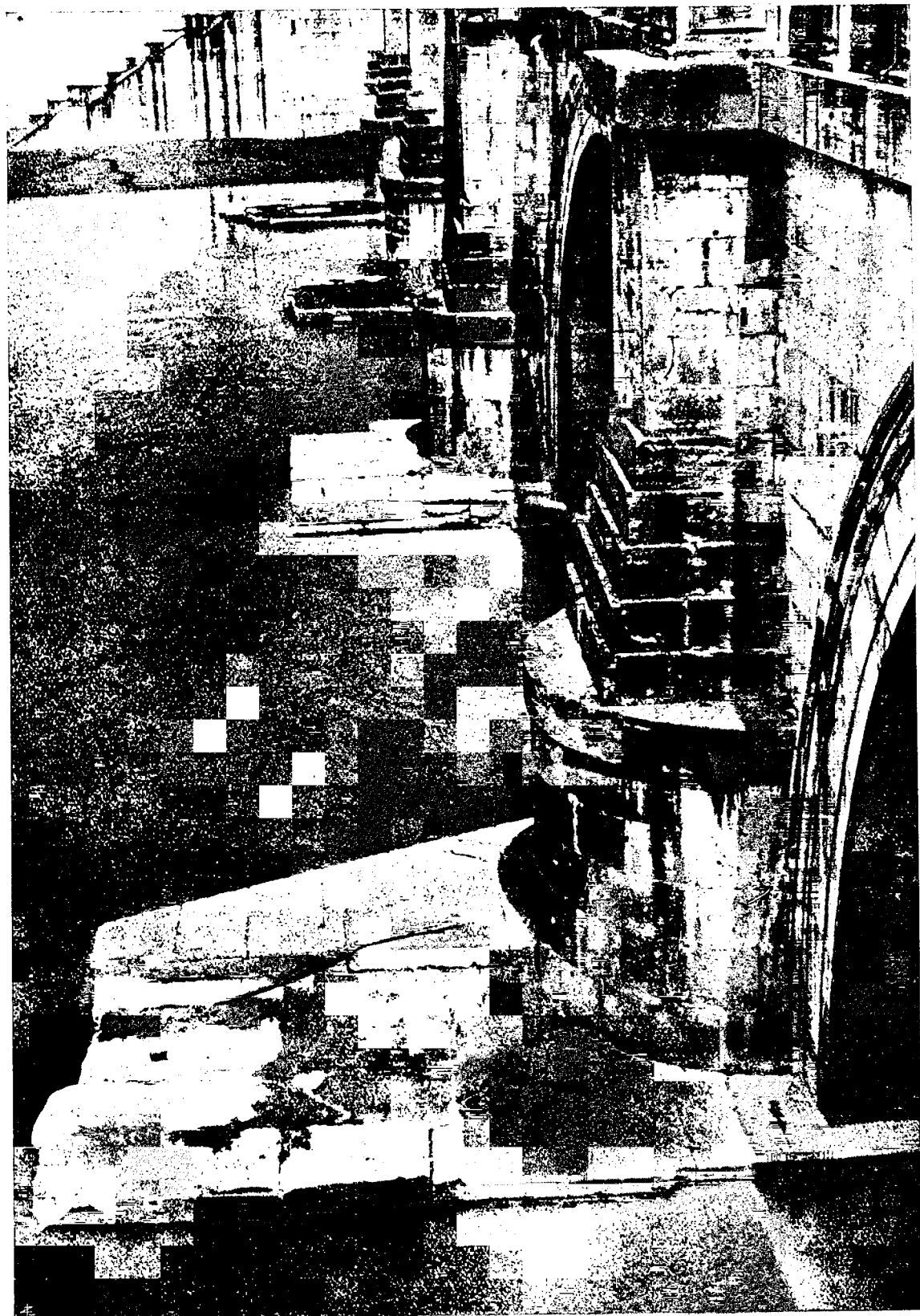
Nè può auspicarsi, come la « Comunicazione » richiede, che tale facoltà, anzichè venire espressamente contemplata e favorita dalla nuova legge, venga cautelata e limitata con la creazione di defatiganti procedure, che in pratica ne soffocherebbero l'attuazione.

Noi crediamo che il criterio della precedenza assoluta alla strada di grande transito (già istintivamente accordata dagli utenti per tacita intesa, indipendentemente dall'art. 29 Cod. Strad.) meriti invece la più larga, snella e burocraticamente semplice applicazione da parte dei Comuni, proprio e specialmente nei centri abitati, dove le provenienze da destra sono generalmente coperte, maggiore è il traffico e il pericolo, più sentita la necessità di un'arteria veloce. Il sistema, sperimentato con successo in qualche città estera, di sbarrare le traverse che devon cedere la precedenza alla strada di traffico, con una striscia bianca e nera dipinta sul terreno, simbolico cancello di passaggio a livello, potrebbe a nostro avviso ricevere preziose applicazioni in tutte le nostre città, e a protezione della « via maestra » in tutti i centri minori, per semplice iniziativa del podestà.

Concordiamo invece col voto della « Comunicazione » di comprendere tra le strade di grande circolazione, agli effetti della precedenza assoluta, le strade munite di binari tramviari: e se poi, in fatto di precedenze assolute, si codificasse quella ch'è già una norma di fatto universalmente seguita, cioè la precedenza dell'automezzo sul veicolo a trazione animale od umana, la logica di questa tormentatissima circolazione avrebbe tutto da guadagnare.

ALDO FARINELLI

(Disegni di Angoletta)

VENEZIA: LA PIAZZETTA. (Fot. U. Körte)

ROMA: IL PONTE S. ANGELO. (*Fot. G. Galimberti*)

IL FONTE DIANA - STATUA DELLA DEA CACCIATRICE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

ACQUE MITOLOGICHE DI SICILIA

LA FONTANA DELLA CASTITÀ DI CÒMISO

E' sul percorso di una grande strada turistica, a metà, quasi, della Agrigento-Gela-Siracusa. Ed è inclusa in uno dei più interessanti centri minori dell'interessantissima regione. La mitica Fontana della Castità sgorga infatti in una bella vasta e nitida piazza di quella tipica città siciliana che s'incontra dopo la distesa pianeggiante del Gela e del Durillo, ai piedi della bastionata dei monti Iblei: Còmiso, che agli economisti si raccomanda come centro di una vitalità molteplice e offre anche interesse per quei turisti — non di massa — che vogliano intramezzare al giro classico della Sicilia, limitato al quadrilatero scheletrico di Palermo-Agrigento-Siracusa e Taormina, conoscenze più intime di località, di monumenti e di costumi.

Questa vecchia e industriosa Còmiso, infatti, se signoreggia un territorio che è un giardino non interrotto di frutta, di orti, di profumati tabacchi, di raffinati vigneti da cui si trae un « ambrato » di larghe possibilità, produce ed esporta sfarinati e paste alimentari molto reputate, vanta anche un distinto artigianato, per la fabbricazione di strumenti agricoli, di carri elegantissimi, di stoviglie, di mobilio, ma soprattutto per la lavorazione artistica della locale pietra da taglio diffusa in molta parte dell'Isola, come a Malta e nel Nord-Africa. E' stata la costante opera di tale artigianato, con un gusto sempre rinnovato di tradizione d'arte, ad arricchire la città di edifizi assai cospicui e d'opere d'arte nobilissime. Se l'aspetto generale dell'abitato è classicheggiante e tali sono le tre più monumentali fabbriche — il Duomo di S. Maria delle Stelle, l'Annunciata e il Comune — non v'è stile d'architettura o personalità della pittura e della scultura siciliana che non abbiano lasciato orme ed opere nella città artigiana; il bizantino il gotico e il rinascimento, come il barocco, o il floreale di Basile e il novecento funzionale; così come i Gagini e il Novelli, Paladino e Velasquez e Vito d'Anna, Valerio Villareale, Mario Rutelli e Antonio Ugo.

La fonte ricchissima — 45 litri al secondo — è certamente legata all'origine stessa della città. Questa, veramente, in età preistorica occupava un colle vicino e all'alba delle colonizzazioni greche scendeva, col nome di Casmene, al piano a cavallo al fiume Ippari; ma si disponeva intorno alla fonte nell'età romana quando traeva incremento dalla distruzione della vicina Camarina. Ed è allora che le virtù religiose della fonte — cui già oscuramente allude, nella sua celebrazione del fiume Ippari e della città di Camarina, Pindaro nell'Ode V Olimpica — emergono dalla tradizione provinciale per esser registrate nella

COMISO, SUL DECLIVIO D'UN'ALTA COLLINA, AI PIEDI DEGLI ULTIMI CONTRAFFORTI DEGLI IBLEI OCCIDENTALI.*(Arch. Fot. T. C. I.)*

cognizione letteraria. Sono, infatti, tardi scrittori dipendenti dalla geografia imperiale romana (Solino e Prisciano) che scrivono delle favolose virtù di quest'acqua. Ma è evidente che la tradizione e il rito ch'essi registrano risale ad epoche remote ed è connesso a quelle forme primitive e diffuse della religiosità sicula che sono le *ordalie*. Gli antichi bevevano il vino mescolandolo con l'acqua. Da questa mescolanza, che si compieva sulle mense, trae origine il nome del vaso a ciò adoperato — il *cratere* — e ad essa inconsapevolmente ci si riferisce quando si parla di *mescere* e di *mèscita*. L'ordalia del fonte Diana consisteva appunto nel compimento rituale di questa mescolanza. L'impurità della donna veniva denunziata dal fatto che l'acqua rimaneva separata dal vino. Canta l'antico poeta:

... laetifico tristis non miscet pocula Bacco.

La fonte era perciò dedicata a Diana, in quanto divinità generale delle sorgenti e, nel fatto speciale, anche protettrice della verginità. Dato il carattere della leggenda è anzi da precisare che Diana-Artemide sono nomi presi a designare una analoga deità della religione preellenica.

Noi ignoriamo quali edifizi sacri e di uso pratico sorgessero sul fonte in codeste epoche remote. Possiamo pensare fossero affini a quegli altari e porticati testimoniati per l'altro fonte sacro siculo dei Palici. Ma avanzi scoperti a più riprese — e in corso di esplorazione scientifica a cura della R. Soprintendenza archeologica per la Sicilia — dimostrano che in prossimità della sorgente furono ripetutamente eretti in età ro-

IL PALAZZO DEL COMUNE E LA SEDE DELLA SCUOLA D'ARTE.

MONUMENTO SEPOLCRALE ATTRIBUITO AD ANTONELLO GAGINI.

(Fot. R. Lo Presti)

mana locali di culto, di uso pratico e d'abbellimento. I vecchi eruditi locali parlano veramente di Bagni, e questo nome è rimasto legato ad una via. Le scoperte attuali hanno individuato sicuramente un Ninfeo; una singolare fontana monumentale cioè, della quale sono assodati almeno tre successivi rifacimenti. Musaici di varia importanza, sovrapposti l'uno all'altro, e frammenti di epigrafi ci attestano una multisecolare cura di sempre nuovi abbellimenti. Uno risale all'età di Augusto; un secondo agli Antonini; un ultimo al periodo bizantino incipiente. Ma forse gli scavi prossimi chiariranno altre pagine intermedie. I cittadini consideravano evidentemente questa loro ricca e sacra fonte come centro e vita dell'abitato e intorno ad essa rinnovavano edifizi ed abbellimenti.

Nè quando, caduto il paganesimo, cessava la risonanza mitica della fonte, diminuiva il culto e il fervore degli abitanti per la sua bellezza. Se nulla sappiamo di essa nel periodo arabo — benchè risulti che aveva dato nome a tutto un quartiere detto appunto *Favach*, cioè *la Fonte* e ad una porta delle mura, la Porta *Ain-al Ausát* — ai primordi del periodo feudale ci appare dai documenti adorna di vasche, doccioni e sculture. L'umanesimo era venuto a dare nuova vita al mito. Già Fazio degli Uberti aveva ricantato nel suo *Dittamondo*, e Giovanni Boccaccio celebrato nel suo *De Fontibus* le acque che « se non sieno castamente bevute non si possono col vino mescolare »; mentre Tomaso Fazello — oltrepassando col suo mirabile intuito anche qui, come in tante altre questioni di topografia siciliana, tutti quelli che son venuti dopo di lui — aveva saputo riconoscere il sito oggi indubbiamente attestato dalle scoperte archeologiche. La fonte di Diana ritorna così al centro della risorgente vita cittadina. Il Comune — o l'Università come allora dicevasi — destina la cospicua somma di 10 onze annuali alla manutenzione dei « condotti dell'acqua et marambi di la fontana ». Ai suoi margini sorgono case e palazzi cospicui e viene ad assidersi uno dei maggiori conventi eretti da

INTERNO DELLA CHIESA DELL'IMMACOLATA O DI S. FRANCESCO.

(Fot. R. Lo Presti)

Padre Palazzo, apostolo della Controriforma, che guida il trapasso di Cómiso dalle tenebre del feudo alla luce del Comune. E don Filadelfio Mugnos, storiografo e genealogista di fantasia alquanto fervida, nel suo *Nuovo Laertio,* raccolta di biografie quasi romanzate d'illustri Siciliani, edita nel 1653 a Palermo, inventa un poema di Orfeo di Camarina su « l'innamoramento di Dia« nafonte ed Ippari, i quali degli dei secondo i « favoli de' greci antichi l'una fu convertita in « fonte e l'altra in fiume e dicono che se alcuna « donna meschiava l'acqua del fonte Diana col « vino e se la beveva, subito scoppiava e mani« festava il peccato... ».

Il famoso terremoto del 1693 abbatteva gli elementi decorativi della fonte. Narra anzi il Bottone, nella sua cronaca *De immani Trinacriae terremoti,* che essa da tre doccioni emise acqua gialla, da tre sanguigna; il che trova spiegazione in fenomeni naturali collegati al repentino sviluppo di tiobatteridi o a soluzioni di ocre, fenomeni sui quali si possono leggere le interessanti pagine di Achille Forti nel *Boll. della Società Geografica* del 1934 (p. 456). Il feudatario Baldassarre Naselli rinnovò allora edifizi e decorazioni, cui appose stemmi e lunghe epigrafi celebrative: « ex horrifico terremotu restituit auxit ornavit ». Sembra che la fonte assumesse aspetto di un lato recinto quadrangolare intorno alle polle, e da qui l'acqua si rovesciasse in una conca anteriore attraverso 11 doccioni di bronzo.

Il frontespizio feudale non andava però a genio alla cittadinanza. Nel *Giornale dell'Intendenza di Siracusa* del 1833 si legge come l'Intendente del tempo — noi diciamo il Prefetto — Barone di Montenero, venuto a Comiso in seguito ai gravi danneggiamenti di un'alluvione, desse direttive per il desiderato rinnovamento. E poco dopo, non senza proteste e resistenze del feudatario, attorno ad un vasto bacino, il nuovo « ornato », come allora si disse, sorse con la spesa di 122 onze, ad opera del capomastro Raffaele Donzelli, in tutta la grazia di un neoclassico un po' paesano, tra cancellate, alte colonne e vasi

IL FONTE DIANA E LA PIAZZA DEL MUNICIPIO COME APPARIVANO NEL SECOLO SCORSO. *(Da un disegno)*

MUSAICI ROMANI DEL FONTE DIANA. *(Fot. R. Lo Presti)*

scolpiti. Ad affermare il carattere comunale dell'opera fu rifiutata l'offerta del Conte, di quattro statue in marmo.

Intorno ad esso si affollò per tutto il secolo la vita comisana nel suo giornaliero affaccendarsi e nelle sue tragiche e liete vicende: i moti del '37, la locale congiura mazziniana del '53, Garibaldi e Fra Pantaleo, i fierissimi antagonismi politici e campanilistici dei *cronici* e *anticronici*, di moderati e progressisti. Vi attinsero acqua per quasi cent'anni gli *acqualuori* coi loro asinelli infiocchettati. Poi venne il razionalismo fine '800; trovò antigienico il bacino scoperto. Lo rinchiuse sotto una volta, togliendo al fonte e alla piazza tutto il pittoresco. L'antico orgoglio non sopravviveva che in sordina, nei tredici doccioni di bronzo rimasti intatti, uno dei quali, quello di sinistra, recava sempre il nome di « *cannuolo della zita* », il doccione della sposa. Risorgenza erudita o sopravvivenza popolaresca della millenaria leggenda.

Il Littorio ha ora donato alla vecchia fonte un nuovissimo orgoglio. Còmiso è fra i centri siciliani uno di quelli che più profondamente hanno sentito il rinnovamento del Fascismo. Quindici anni di fervore fascista hanno riordinato l'industriosissima città, avvalorando con opere e iniziative appropriate tutto quanto era meritevole di nuova vita, conferendo decoro al suo in-

LA PIANURA DI COMISO, RICCA DI SPLENDIDI E UBERTOSI VIGNETI, VERSO IL MARE AFRICANO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

sieme urbanistico e sovratutto risolvendo in pieno i problemi di civiltà. Tra questi la costruzione della fognatura e l'adduzione di una nuova acqua pei quartieri superiori e la sua distribuzione in tutto il vasto abitato. E a coronamento e quasi a celebrazione di quest'opera, ancora una nuova disposizione decorativa della fonte, la nona, se non c'inganniamo, in due millenni.

E' sorto così in questi ultimi mesi un vasto bacino con un mosaico di animali acquatici, dominato da una composta figurazione della dea cacciatrice, moderna ed intonata insieme al gusto neoclassico della Piazza — opera del valoroso scultore Domenico Umberto Diano, direttore della locale fiorentissima Scuola d'Arte. Nel bacino s'incontrano, fra giuochi di luce, le acque della vecchia fonte con quelle apportate in città col nuovo acquedotto di 7 km., dalla fonte di Cifali, che è poi la fonte d'origine — dal nome grecissimo *Kefalè* = testa (dell'acqua) — del fiume Ippari. La fantasiosa leggenda del Mugnos del matrimonio fra Dianafonte ed Ippari, realizzata. Ma sovratuttto ricantata, con maggior voce, la poesia di Domenico Tempio:

Pi acqua e gentilìa
A Còmisu nun si pinia... (1)

BIAGIO PACE

(1) D'acqua e di gentilezza — a Comiso non c'è scarsezza...

BELLA SCULTURA ANTICA NEL VESTIBOLO DELLA SCUOLA D'ARTE.

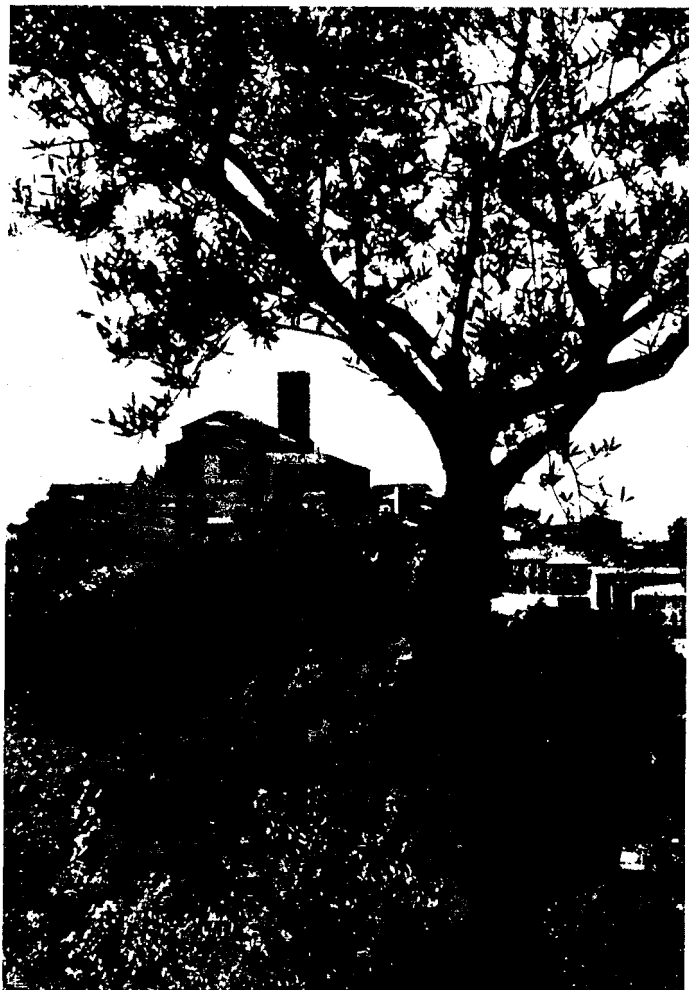
NELLA VALLE DEL SERCHIO

BARGA

Non anco son rosse
Le cime dell'Alpi.
Nel cielo d'un limpido azzurro
Le stelle si sbiancano appena,
Si sente un confuso sussurro
Nell'aria serena.
Chi passa per tacite strade?
Chi parla per tacite soglie?
Nessuno. E' la guazza che cade
Sopr'aride foglie.

(*La guazza* di G. Pascoli)

E' l'*Angelus* del mattino. I suoni cupi ampî e legati delle campane, che sbadigliando si affacciano ora a questa ora a quella finestra del campanile, rimbombano e si allargano per tutta la vallata. Quel din dan don, a volte sonoro e maestoso, a volte debole e pacato, vibra nel cielo con ritmo lento. Allora, come il tintinnare di campanelle di un gregge sparso, rispondono a quelle di Barga le campane di Sommocolonia, di Albiano, di Castelvecchio, di S. Piero in Campo, di S. Bernardino, di Loppia, di Tiglio e cento altre voci da rustici campaniletti. Già tutto il paese sorride di luci e di colori. I balconi, ornati di garofani, di gerani e del verde basilico, già si schiudono. S'aprono le case, la gente esce e la vita comincia. Ma il suo ritmo è d'un andante dolce e moderato, che dona a tutta la città un che d'intimo e di familiare, direi di monacale e di francescano. Sono montanari che scendono alla città coi canestri dei funghi dal selvatico profumo di bosco e di macchia; sono montanine pastorelle con fragole e lamponi, che lasciano per la via una fragranza di primavera. E le massaie mattiniere vanno a Porta Macchiaia ad aspettare... la Fortunata o il Celestino, che portano le fragole del Saltello, o i funghi odorosi e freschi delle Terre Rosse.

I bambini si avviano lindi e rubicondi verso Piazza Pascoli, ove in mezzo a stupendi giardini sorgono le nuove Scuole. Essi camminano, attenti e giudiziosi, tenendo per mano i fratelli piccini, perchè i muli carichi di carbone sono già arrivati da Bacchionero e da Renaio, e passano serpeggiando per la via al suono dei campanacci e allo schioccar delle fruste.

BARGA: LA RIPA E PORTA MACCHIAIA. (*Fot. P. Rigali*)

Nel vecchio castello, intanto, già ferve il lavoro dei rinomati artigiani bargei; più oltre sono all'opera i valenti sbalzatori di rame e d'argento e gli antichi maestri del ferro; qua, in un fondo, si lavorano le rustiche seggiole di faggio; là si batte il telaio, mentre la spola corre sui fili di seta, accompagnando le canzoni melanconiche di una giovane tessitrice. E su gli scalini di pietra serena vedi arzille vecchiette col fuso e la conocchia, mentre il vecchio marito si riscalda al bacio del tiepido sole.

Passa un ragazzotto portando il mangime nella sua grinella di salcio e dà la voce alle bestie, che indugiano a piluccare le erbe dei poggi.

E le fanciulle vanno per le strade ombrose, giù verso San Piero o giù per le Palmente, cogliendo il capelvenere e le viole, finchè vien la sera. Per quelle viuzze tutte ciottoli e pietraie, per quei sentieri tutti verdi d'edera e muschi, ai

piè d'un muro da cui discende il glicine in fiore, c'è un bisbigliare sommesso, una pausa, un addio... e poi nulla...

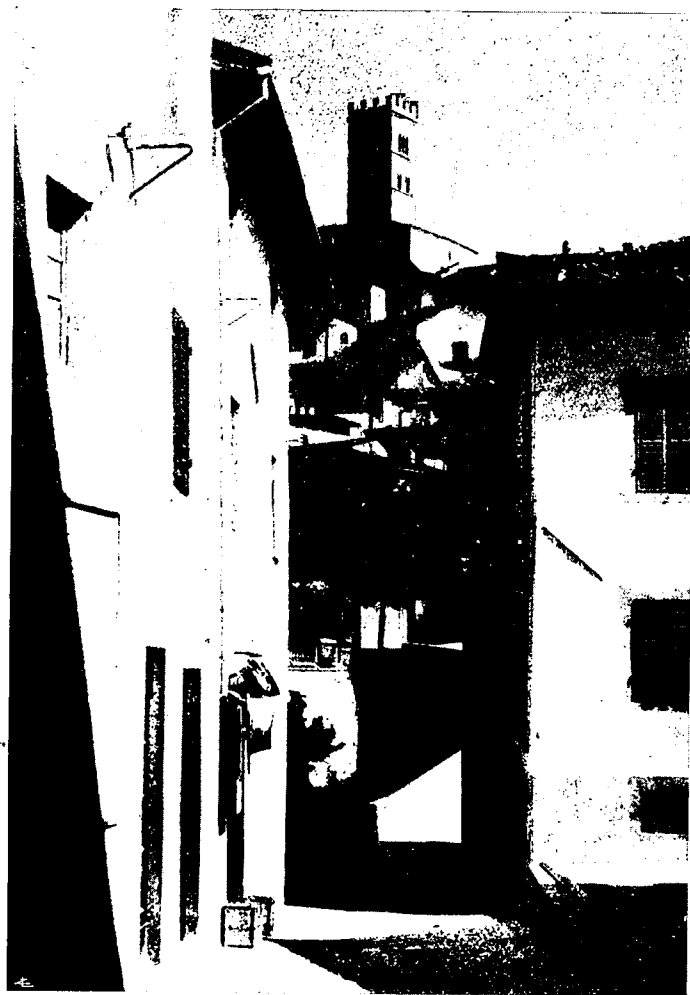
> Pel camino nero il vento
> Tra lo scoppiettar dei ciocchi
> Porta un suono lungo e lento
> Tre, poi cinque, sette tocchi.
>
> (*L'ora di notte* di G. Pascoli)

Ancora un poco e poi Barga dorme.

« Nobilissima terra medioevale, Barga, ha l'onore di una storia particolare, per aver saputo con tanta costanza, fin dai tempi più remoti, a costo spesso d'ingenti sacrifici, mantenersi gloriosamente indipendente ».

Se poco sappiamo delle prime origini di questo vetusto castello, è certa però l'esistenza della sua rocca, testimoniata ancora oggi dalla Porta Mancianella, con bertesca e alcuni merli, da torri e da solidissime mura munite di contrafforti e bastioni. Il territorio di Barga, chiuso tutto all'intorno da fortezze che si ergono su colli e montagne, costituì ognora il più importante centro politico e militare della regione. Contro il Pistoiese, Barga era munita dalla Rocca di Renaio; contro i valichi della Lombardia, da Castiglione; contro la Repubblica di Lucca, dal Passo del Ponte sull'Ania, dalle Fortezze di Pedona, Loppia e Seggio; contro la Vicarìa di Coreglia, dal Forte di Tiglio.

A Barga signoreggiarono per primi certi Rolandinghi, feudatari lombardo-lucchesi della Valle del Serchio; ma presto Lucchesi, Pisani e Fiorentini rivolsero ad essa le loro mire di conquista, e ne nacquero lotte lunghe e penose, dalle quali i bellicosi alpigiani sortirono sempre con onore e con gloria.

Nel 1170 fu occupata dai Lucchesi in lotta contro Garfagnini e Pisani. In quel medesimo anno giunse ordine da Lucca che senza pietà venissero atterrate le case dei ribelli. Ma nel 1231, per istigazione dei Pistoiesi, Barga si ribellò ai Lucchesi, i quali non indugiarono a mettersi in armi contro il territorio bargèo; ma i Pisani, avutane notizia, « per interesse loro e dei loro amici », accorsero in aiuto e inflissero tale sconfitta al nemico, che « pochi se ne tornarono in quel di Lucca ». Nell'anno seguente i Lucchesi tornarono alla riscossa, aiutati questa volta dai Fiorentini, ma ebbero la peggio. Finalmente, solo nel 1272, « bene pensando alle cose loro quei popolani, e specie i loro capi », si sottomisero, promettendo fedele dipendenza al Comune di Lucca, che aveva già deciso di ridurli a obbedienza « a forza d'assedio e d'assalto ».

UNA PITTORESCA VIUZZA DI BARGA. (*Fot. P. Rigali*)

Sembra però che Barga fosse assolutamente intollerante del giogo lucchese, tanto che nel 1328 si diede a Firenze, che, dopo vario battagliare coi Lucchesi, la tenne saldamente soltanto nel 1340.

Nel 1352 Barga fu assediata da Francesco Castracani; nel 1359 e nel 1363, dai Pisani; ma invano, perchè il popolo barghigiano resistette gloriosamente, « assistito negli assalti più feroci dalle stesse sue donne ».

Nell'ottobre del 1401 alquanti Ghibellini, insieme a certi signori del Frignano e ad altri Ghibellini di Garfagnana, si accordarono per togliere Barga a Firenze e ridurla a parte ghibellina. Ma l'attentato fu scoperto e l'audace tentativo non approdò a nulla.

I Barghigiani stettero ancora in armi per molto altro tem-

NEI DINTORNI DI BARGA: ACQUA LIMPIDA, ALBERI FRONZUTI, EDERA E MUSCHIO...

po, difendendo il loro castello con ogni sforzo, dimostrandosi « uomini avvezzi alla guerra e sopra tutto animosi e fedeli », come rilevò lo storico Scipione Ammirato (1).

Questa gloriosa roccaforte della Val di Serchio, che ebbe una storia sì travagliata, rimase in potere di Firenze durante la dominazione dei Medici, della quale restano ricordi oltre che nelle architetture quattrocentesche dei severi palazzi, nel Marzocco e nella Colonna di maestro Battista da Settignano, eretta nel 1598 in onore del Duca Cosimo I.

Se per Barga fu sommo onore usare dell'amicizia della Repubblica Fiorentina, maggiormente fu onorata da uomini insigni per dottrina e per arte, a cui diede i natali e che vissero presso la Corte dei Medici. Pietro, Antonio e Michelangiolo Angeli, « appartenenti tutti a quella veramente angelica famiglia per numerose ed elevate intelligenze », furono desiderati da Cosimo, Giulio e Ferdinando dei Medici a ornamento e lustro delle loro case.

E ben giustamente ancora oggi i Barghigiani si vantano di essere stati Fiorentini.

Barga custodisce nelle sue chiese opere di grandissimo pregio; vanta la geniale architettura de' suoi palazzi; profonde in ogni più piccola cosa un senso naturale di raffinato buon gusto, che dona all' ambiente una simpatica nota di eleganza. Il Duomo, centro ideale della città, al quale convergono le sue ripide vie, è un'opera severa e imponente, cui i secoli hanno conferito una patina da avorio consunto. Di esso il Pascoli scrisse: « Al tempo dei tempi avanti il mille, i Barghigiani campavano rosicchiando castagne, e fecero il Duomo. Dicevano: in casa mia che io salti da un travicello all'altro; ma il Duomo ha da essere grande, col più bel pulpito di marmo che si possa vedere... ».

La facciata è abbellita da due cornicioni, sotto i quali corre una serie doppia d'archetti a sesto intero, su capitelli ornati di figure d'uomini e d' animali. L' architrave del portale principale ha un bassorilievo raffigurante una vite intrecciata; l'arco soprastante è scolpito a foglie di acanto; ai fianchi, sono due colonne, alla sommità delle quali sporgono due leoni, uno mutilo e l'altro che tiene tra gli artigli un bimbo piangente.

L'interno è a tre ampie navate, illuminate da strette e lunghe finestre.

(1) Lo stesso storico ricorda come il dì 8 Febbraio 1437 il famoso condottiero Niccolò Piccinino, che pure aveva battuto i Fiorentini sulle rive del Serchio, non potè espugnare Barga; anzi, fu costretto ad abbandonare l'assedio e levare il campo in rotta, con vergogna e perdita di molte sue genti.

... OMBROSE SELVE DI VERDI CASTAGNI... *(Fot. C. Agostini)*

Nella mistica penombra rifulge un bianco bellissimo ambone, di scuola comacina (sec. XII). La cassa, squisita scultura attribuita essa pure a maestranze comacine, è sorretta da quattro colonne di marmo rosso. Le anteriori poggiano su leoni bianchi; l'uno tiene tra le zampe un drago alato decapitato; l'altro un uomo in tunica, che con una mano gli accarezza le labbra e con l'altra gli ficca uno stile nella gola. Delle altre due, una poggia sulla gobba di un vecchietto barbuto, l' altra sopra una semplice pietra.

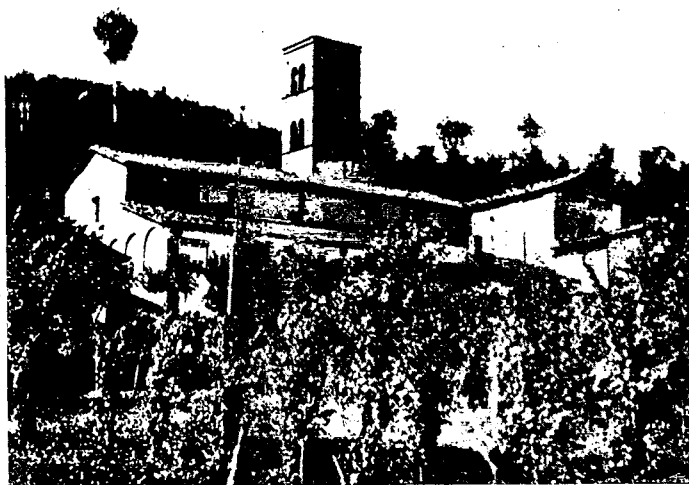
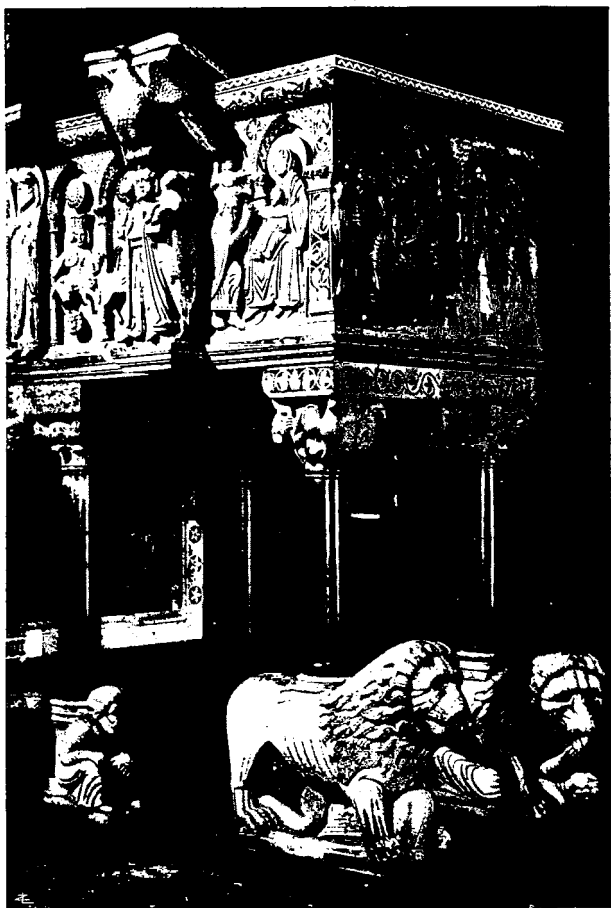
Il pannello prospiciente la navata centrale è il più complesso. Sull'estrema sinistra, quasi isolata, una figura veneranda, aureolata e barbuta, in veste pieghettata e lunga, con in mano una foglia di palma. Di fianco, due Re Magi che galoppano sui loro cavalli riccamente bardati; mentre, a destra, il terzo Re offre già doni, che il Bambino, sulle ginocchia della Madre, mostra di accettare allungando una manina. Nel mezzo è scolpito, con originalità di caratteri, il gruppo dei quattro Evangelisti, e cioè S. Matteo, che tiene il suo Vangelo con le mani incrociate sul petto, fiancheggiato da un leone e da un bove, simboli di Marco e di Luca, e sormontato da un'aquila, simbolo di Giovanni.

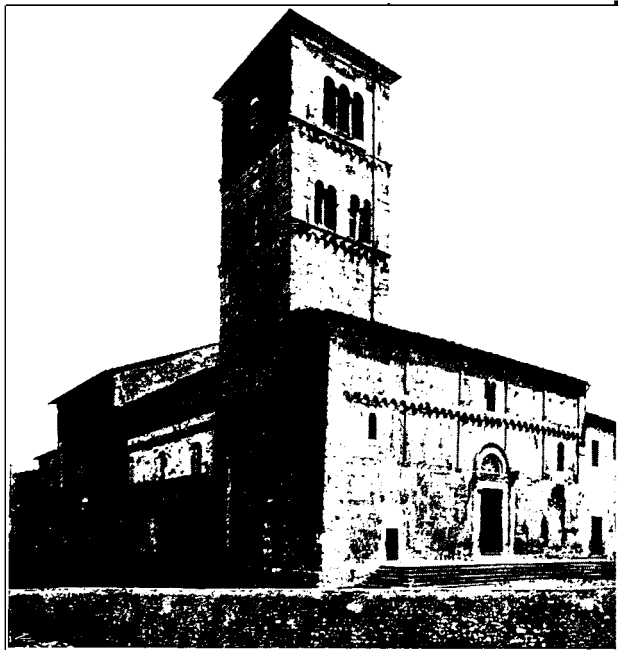
Lo specchio verso la facciata è diviso in tre parti. A sinistra, l'Annunciazione; nella parte mediana la Vergine giacente, di fianco a lei S. Giuseppe e in alto, un angelo esultante; finalmente, nell'estrema sinistra una pila, dentro la quale il Bambino viene lavato da una donna, mentre un'altra versa l'acqua. Un poco in alto, a destra, il Bambino Gesù dentro una piccola culla, sulla quale alitano il bue e l'asinello.

Ma se il pulpito è l'opera più grandiosa, che dà al tempio severo una nota di mistica allegrezza, molte altre opere, piccole e grandi, trasfondono nel visitatore quella più viva fede e quella più spontanea preghiera, che a volte appunto è ispirata da rappresentazioni materiali, delicate e gentili.

Nella Cappella del SS. Sacramento si ammira un'edicola o tabernacolo, in terra cotta, alla maniera di Giovanni Della Robbia: angeli e putti, festoni e ghirlande a cornice di una minuscola armonica costruzione architettonica, nel centro della quale si apre una graziosa porticina ad arco. Nel Battistero una vasca esagonale di marmo rosso, del XIII sec., in alto, al centro della navata, una grande croce giottesca; in vari punti della chiesa, tre antiche pile per l'acqua lustrale; un architrave, un tempo collocato esternamente, intagliato a bassorilievo, rappresentante due conviti (secolo XI);

PORTA MACCHIAIA. *(Fot. C. Agostini)*

LA CHIESA MONUMENTALE DELLA FRAZIONE DI LOPPIA. *(Fot. C. Agostini)*

IL PULPITO DEL DUOMO (1233). *(Fot. Alinari)*

IL DUOMO DI BARGA. *(Fot. Alinari)*

affreschi, tele, legni e marmi stupendamente lavorati. In capo alla chiesa, dietro l'altare ed entro un'urna, è una grande statua lignea del sec. VIII. Le cronache raccontano che essa veniva esposta su di un carro nelle battaglie, o in certe ricorrenze solenni sulle piazze, dove gli sposi, girandovi per tre volte intorno, si giuravano fedeltà. Narra una vecchia leggenda che, quando si volle collocarla nella nicchia dove tuttora si trova, furono costretti a tagliarle le gambe perchè, date le sue proporzioni colossali, non v'entrava, e come il falegname e i suoi discendenti dovessero poi soffrire per sette generazioni di mali alle gambe.

La sacrestia è ricca d'arredi preziosi, come pianete e piviali di damasco fiorato; possiede inoltre un calice dell'orafo fiorentino Francesco Vanni, una croce del XV sec., un corale in pergamena con belle iniziali miniate, del sec. XIV, e altro.

Il campanile, ricostruito nel 1478 e nel 1771, è stato recentemente restituito alla sua forma originaria, bella e imponente.

Uscendo dal portale laterale della chiesa ci si trova dinanzi alla pittoresca Loggetta del Podestà, una volta ingresso del vecchio Palazzo Pretorio e residenza magnifica di Commissarî e Podestà. Vi si scorgono tracce di affreschi e vari stemmi, il più antico dei quali è del 1396; mentre il più bello, un robbiano che porta l' arma dei Rondinelli, è del 1528.

Nelle chiese minori della città si ammirano pregevoli opere dei Della Robbia. Nella Chiesa dei Frati — presso il convento di S. Francesco (1470) — sono tre grandi lavori robbiani: la Natività, la Madonna dalla Cintola, S. Francesco che riceve le Sante Stimmate, oltre a due statue raffiguranti S. Andrea e S. Antonio.

Nella chiesa del R. Conservatorio — una volta convento di Religiose del Terzo Ordine di San Francesco, canonicamente eretto con bolla di Callisto III il 18 gennaio 1456 — oggi Istituto Magistrale Femminile, « fucina delle maestrine di montagna » — sull'altare principale si offre alla vista la pala dell'Assunzione, opera pregevolissima attribuita a Giovanni Della Robbia, nella quale è da notarsi un fraticello barbuto, che per tradizione si crede il beato Michele da Barga.

Il mondo poetico del Pascoli è in gran parte qui, tra *un seguito di pioppi* che sorridono al vento, solleticati dalla *querula corrente* della Corsonna; tra l'erbe umidette per la nebbia del Serchio; o tra i

marmi della Pania, *su cui piovono petali di rose appassite;* o, più vicino, all'ombra del campanile del suo *bel S. Niccolò, dove son tante viole — dove è tanto bello il sole.*

Qui, nella pace serena di Castelvecchio, egli cantò *l'albero, il ragno, l'ape, lo stelo e quelle nuvole che vanno;* qui lo raggiunse la gloria e la fama. Qui, perchè *c'era bello e buono,* rimase ad ascoltare, col cuore di un bimbo puro, le voci sommesse dell'anima e del creato, finchè potè affermare: « Barga è la patria di tutta l'opera mia ».

Qui tutto respira la sua mite Poesia; e questi umili scalpellini che lavorano con amore il duro albarese, del quale è costruita la Cattedrale, recitano a memoria i suoi versi, e la sera vanno a veglia a Castelvecchio da Maria Pascoli.

Intanto

> Il suon dell'ore viene col vento
> Dal non veduto borgo montano:
> Suono che uguale, che blando cade
> Come una voce che persuade.
>
> . . . .
>
> E' tardi! è l'ora! sì ritorniamo
> Dove son quelli ch'amano ed amo.
>
> (*L'ora di Barga* di G. Pascoli)

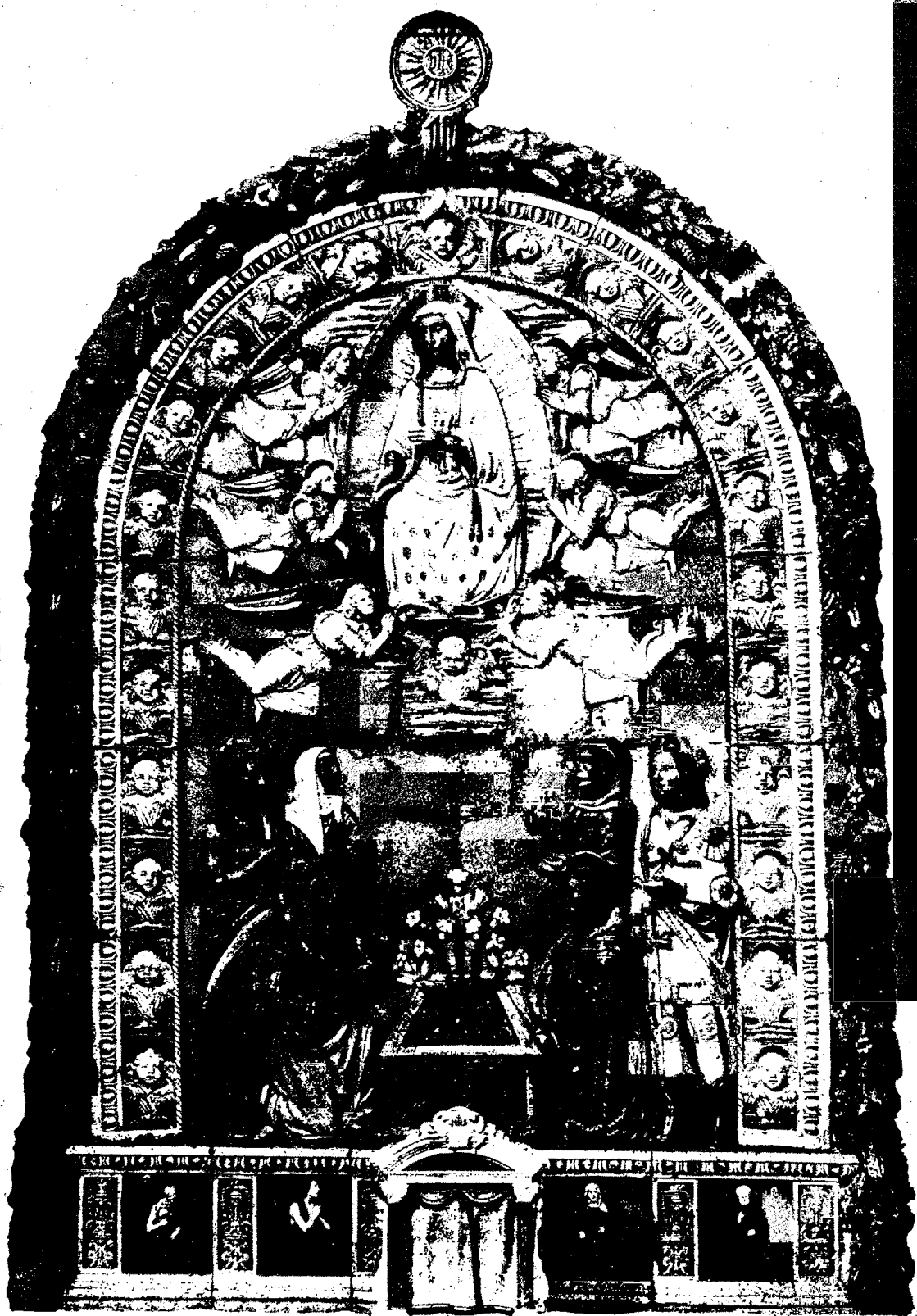
Terra nobile e popolosa, « dalla natura più che dall'arte munita », ebbe a dire di Barga il Repetti.

E il Giusti aggiunse: « luoghi da incantar pittori e non pittori, purchè abbiano occhi da vedere e animo che accompagni la vista ».

Ed è proprio così.

PARTICOLARE DELL'ALTARE ROBBIANO DELLA CHIESA DI S. FRANCESCO.

BARGA VISTA DALL'ARRINGO, COL MAGNIFICO PANORAMA DELLE ALPI APUANE SOTTO LA NEVE. (*Fot. P. Rigali*)

L'« ASSUNZIONE » DELL'ALTARE ROBBIANO DELLA CHIESA DI SANTA ELISABETTA. (Fot. P. Rigoli)

LA NASCITA DI GESU': PARTICOLARE D'UNO DEI TRE ALTARI ROBBIANI DELLA CHIESA DI S. FRANCESCO. *(Fot. P. Rigali)*

Di fronte, in una visione fantastica, tutte le Alpi Apuane; « a Oriente la valle digradante giù verso il piano di Lucca...; a Ponente i monti della Garfagnana », da per tutto selve ombrose, felci, fiori, scroscianti cascate, rivi e polle. E laggiù, in fondo, l'Appennino verde e ferace.

Per ammirare l'incantevole panorama di Barga occorre risalire gli aprìchi colli di Gragnana e le solatìe colline d'Albiano; ed allora si vedrà sorgere, come un'imponente acropoli, la Città, in mezzo alla più smagliante conca di verde, tra la cerchia delle Apuane aspre e ferrigne, e le cime degli Appennini, ricche di pascoli e molli di *canugio* e di serpillo.

Quando, nelle giornate serene, il sole, battendo sulla mole imponente del millenario Duomo, fa risplendere il duro albarese come fosse oro, si comprende quale nostalgico richiamo questo mirabile tempio costituisca per i Barghigiani emigrati, e come questa bellissima terra nel suo perenne rifiorire chiuda il segreto della perenne giovinezza del suo popolo, che non ha perduto mai le doti di fedeltà, di operosità e di ingegnosità per cui si distinsero i suoi padri; ma anzi le ha conservate integre, per esplicarle in opere di viva attualità, come la nuova città-giardino sorta ai piedi dell'antico castello.

Nella primavera del 1930 S. E. Mussolini, per la prima volta ospite di questa terra, in considerazione delle sue tradizioni storiche, artistiche e culturali e del suo sviluppo edilizio, conferiva a Barga il titolo di Città, segnando così una data memorabile nella sua storia.

ANTONIO CELLA

IL SANTO PATRONO DI BARGA. *(Sec. VIII)*

IL "BILIARDO DEL POPOLO"

Il gioco delle bocce è stato chiamato così, e sia pure, nel senso che oggi la parola « popolo » è andata acquistando. Popolo siamo tutti e si va verso il popolo tutte le volte che si va bene. Ma i vocabolarî ti riserbano le prime sorprese, dall'arcaico Trinchera all'universale Petrocchi e al moderno Panzini. Quanti non sono a credere che « bilia » sia la palla? Invece è la buca; e allora addio paragone con il gioco delle bocce, nel quale non ci sono buche. Non devono essercene assolutamente, come non ci devono essere sassolini, ad evitare le ire e gli alibi dei giocatori. Al più si può dire che un gioco di bocce è liscio come un biliardo, il che rappresenta il massimo elogio.

Messa a posto così la questione filologica, per rimanere ancora un poco nel paragone si può ricordare quella specie di biliardo sul terreno che si chiama il gioco dei birilli, e l'altro ibridismo delle « boccette » giocate senza stecca sul biliardo, anelli di congiunzione tra il biliardo e il gioco delle bocce. Ma la differenza è sostanziale anche perchè il biliardo si gioca al chiuso, nell'atmosfera spesso fumosa e polverosa di un caffè, mentre alle bocce ci si esercita all'aperto, dove l'aria è libera e lo spazio non manca, con minori pretese e infinitamente minor pericolo di lasciarsi prendere dal demone dell' interesse. Se dunque Paolo Hervieu ha dedicato un mirabile inno al biliardo, si capisce come Addison abbia fatto l'elogio delle bocce in una non meno mirabile poesia latina.

Questo elogio lo fa istintivamente il popolo con la sua passione e la sua fedeltà, il popolo che, quando la stagione, come adesso, è calda e serena (ma oramai si gioca anche d'inverno, al riparo, nei bocciòdromi vegliati da trasparenti lucernari), affolla i giochi nella periferia della città, dove le partite hanno quasi sempre un accompagnamento di organetti, nelle osterie suburbane, nei campi dopolavoristici o sportivi. Le comitive di amici si trasformano in piccole squadre di avversarî, ma senza professionismo. C'è l'operaio e l'impiegato, il calzolaio e il professore universitario, l'ortolano e il ragioniere, presi da una rivalità a fior di pelle e sempre transitoria, che ha per posta un bicchier di vino o di birra bionda e leggera e che si placa in un cordiale riconoscimento di superiorità per cui il professionista, non cessando di essere tale, non si sente menomato affatto se lo sovrasta la gerarchia agonistica dello spazzino, di lui più abile a segnar « punti ». Nella vita comune, tutti al loro posto, con le loro prerogative d'ingegno, di cultura, di censo; sul campo delle bocce, tutti gli onori al migliore, a qualunque ceto appartenga. Alle carte, ai dadi, a qualsiasi altro gioco è possibile adirarsi, offendersi, tentare trucchi; alle bocce no, per la semplicità delle regole, per il fondo onesto del gioco legato al fondo della terra onesta, illuminato dal sole e dalla serenità, ombreggiato dal verde, sul quale passa il puro alito della natura e spazza invidie e rancori; infine per uno stile di semplicità che non consente malizie, mentre la presenza degli spettatori, divertiti anch'essi quanto i giocatori, costituisce un controllo di giudici attenti e sereni. Le virtù del gioco delle bocce sono state elencate fin dal 325 d. C. dal medico greco Oribase e apprezzate dal più grande puritano che ricordi la storia, Calvino, il quale ne era così appassionato che una volta fu visto giocare perfino di... domenica.

Si dice che tutti sanno giocare alle bocce. Più esatto è dire che tutti possono giocare. Ci vuole forza di braccia, destrezza di mano, elasticità di gambe, colpo d'occhio; ma tutto questo non troppo. Prova ne sia che non c'è limite di età come in altri ludi, in cui, arrivati ad un certo punto, si diventa veterani. I primi giocatori di bocce sono i ragazzi che tirano ciottoli scegliendoli fra i più lisci e arrotondati. Nei tempi preistorici, prima che si potesse usare una palla tornita, quell'umanità tutta fanciulla doveva far correre ciottoli levigati ed arieggianti la sfera, gareggiando a chi si avvicinava di più ad un segnale. Quando nacque la palla, fu come quando nacque la ruota. L'uomo vi si trovò legato per i suoi giochi tal quale Issione alla pietra rotonda, con i serpentelli dell'emulazione agonistica al posto di quelli dell'antico supplizio tartareo.

Il piacevole tormento del gioco è andato sempre rotolando intorno ad una palla. Calcio, palla ovale, pallone, *cricket*, *golf*, palla a nuoto, *tennis*, *ping-pong*, palla al maglio, polo, *base-ball*, palla vibrata, tamburello, *pelota*, tutti i giochi della palla insomma, con più o meno barbari nomi chiamati — e quasi tutti nati in Italia, dove hanno una tradizione, se non sempre una locuzione nazionale o regionale — costituiscono una vastissima famiglia nella quale il gioco delle bocce occupa il posto del bravo figliuolo sobrio e onesto.

Tutte le città dotate di alte mura medioevali ebbero, presso gli avanzi di quelle mura, il loro sferisterio per il gioco del pallone. Allo stesso modo può dirsi che dovunque ci sono pochi metri di terreno livellato, nobili e plebei, militari ed ecclesiastici hanno giocato alle bocce, e adesso tutti gli Italiani continuano, con foga e serietà crescente, ad intrecciare partite individuali, a terne di giocatori, a quattro, andando « a punto », strisciando, rotolando, volando e bocciando. Gli spettatori fanno anche qui, ma non mai virulento, il tifo. Se manca il quarto, ecco l'oste mettersi in maniche di camicia e partecipare anch'egli al gioco. Egli è in generale uno di quei bocciatori che non prendono di mira una piuttosto che l'altra palla avversaria per farla « secca », come riesce a molti famosi in questo tiro. Gli basta gettare lo scompiglio tra le bocce; è un « raffatore » o un « raffista » e spesso il suo colpo, che sconvolge il gioco, ottiene l'effetto precisamente opposto, fa « segnare » cioè l'avversario. Non importa; si applaude lo stesso. Ciò vuol dire che si può rimanere anche nel puro campo dilettantistico, senza aspirare alla virtuosità di quelli che san far compiere alla palla sapienti giri di « effetto », sfruttando abilmente il peso di un piombo che vi è incastrato fuori centro, o di altri che non san giocare se non con le proprie bocce, ed arrivano con queste entro la valigetta, come il concertista con il violino entro la custodia ovattata.

UN ILLUSTRE BOCCIOFILO: IL MARESCIALLO PIETRO BADOGLIO.

Si è detto che le regole sono semplicissime, elementari, il che toglie ogni motivo di litigiosità. Vince chi va più vicino. L'unica contestazione può nascere dalla misura di questa distanza; si ricorre allora all'occhio infallibile di un arbitro o all'uso di un rozzo compasso, costituito per lo più da un bastone. Il giudizio è accettato senza discussioni e senza recriminazioni, perchè non si tratta di interpretare. Naturalmente, nel caso di partite di un certo impegno, di uno di quei campionati sociali, regionali o nazionali che si disputano di frequente, vige un regolamento che è quello della *Federazione italiana del gioco delle bocce,* compilato tenendo conto dei diversi stili e unificando le diverse legislazioni, anche se non scritte, che regolano il gioco nelle varie regioni. Dalla Lombardia al Piemonte, dalla Romagna alla Toscana, c'è qualche differenza consacrata dall'uso e derivante dalla configurazione del suolo; la sostanza però è la medesima, e il giocatore di bocce rimane lo stesso tipo, gioviale, schietto, faceto, ostinato ma non tanto, puntiglioso ma non troppo, e cavalleresco per natura.

Chè, se non avesse un'anima semplice ed ottimista, si darebbe ad altro gioco più esoso, più promettente, più raffinato.

La prima organizzazione bocciofila fu costituita in Italia nel 1897, in Piemonte, tra i rappresentanti di quindici società che deliberarono di indire a Torino un congresso per l'anno successivo, l'anno dell'Esposizione. Da quel congresso ebbe origine l'*Unione bocciofila piemontese,* con tanto di statuto sociale e di regolamento tecnico. In seguito all'adesione di alcune nuove società, specialmente della Liguria, nacque l'*Unione bocciofila italiana,* che creò un certo numero di comitati regionali. Ci fu anche qui un movimento secessionista, ad opera di alcuni organismi dissidenti, ma solo per ragioni sportive, fino a che, nel 1926, nientemeno che il Comitato Olimpionico Nazionale riuniva tutti i giocatori di bocce italiani in una sola associazione nazionale denominata *Bocciofila italiana,* con sei Comitati regionali e poco meno di 200 società affiliate. Nel recente inquadramento dello sport italiano essa è passata dal C.O.N.I. all'Opera Nazionale Dopolavoro.

MANCA IL QUARTO? ECCO L'OSTE CHE SI RIMBOCCA IL GREMBIULE E SCENDE IN CAMPO.

Quante sono le sezioni bocciofile del Dopolavoro? Tante quanti i Dopolavoro stessi, tutte rette da un regolamento unico. E poichè ogni sezione possiede parecchi terreni di gioco ed ogni gioco può accogliere a turno numerose schiere di appassionati, si può calcolare che i giocatori di bocce siano decine di migliaia. Non tutti abilissimi, s'intende, e del resto non tutti si credono tali. Sembrerebbe che in questo campo si dovesse trovare il maggior numero di « pallonari », ma invece il primato — non è vero? — è tenuto ancora dai cacciatori.

Se c'è un gioco nel quale la personalità si rivela, è proprio questo. I litigiosi, i violenti finiscono per manifestarsi presto, e vengono eliminati altrettanto rapidamente. Nessuno vuol più avere a che fare con loro. Segnati a dito, o riescono a modificare il loro con-

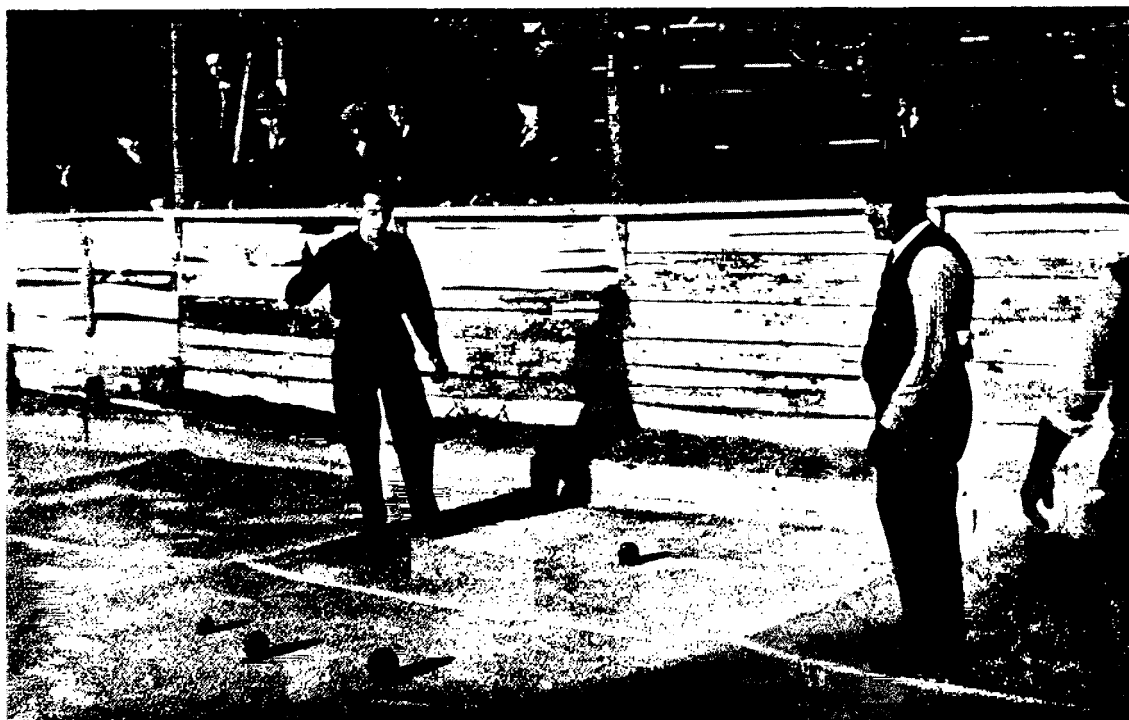
UNA GIURIA AUTOREVOLE E COMPETENTE. *(Fot. M. Lubinski)*

tegno, o vengono fuggiti come gli appestati. Il gioco delle bocce è il gioco della tolleranza e dell'amicizia. I neofiti sono ammessi volontieri nella speranza che ci sia in loro un bocciatore... in boccio, e si sono avute spesso delle rivelazioni. Chi non ha la stoffa o la vocazione si rende conto del disagio in cui pone gli altri e non tarda a ritirarsi da un agone che non è fatto per lui. Del resto, sono divertentissime anche le partite fra gli « schiappini » e possono costituire un mezzo per fare nuovi adepti e un piacevole intermezzo in un gioco che presuppone serietà e va preso, come viene preso, con serietà.

Ci sono, fra i tanti, dei bocciofili veramente illustri, come il Maresciallo Badoglio che, nel suo « pallaio » dell'Astigiano, in maniche di camicia, gareggiando con i vecchi amici, sembra mettere nel gioco delle bocce lo stesso impegno che ha posto nella conquista di Addis Abeba. Il solo modo di vantarsi alle bocce è il desiderio di vincere, ma non per umiliare l'avversario, che domani può essere il compagno di partita; non per ingordigia di denaro, chè un incontro alle

« ADESSO VI FACCIO VEDERE IO... ». *(Fot. M. Lubinski)*

UN PERFETTO LANCIO DI STRISCIO. *(Fot. M. Lubinski)*

QUI BISOGNA « ANDARE A PUNTO »... *(Fot. M. Lubinski)*

bocce non ha posta di quattrini; non per ingurgitare litri di vino, chè ai vecchi cartelli facenti obbligo della consumazione si van sostituendo, vicini a quelli che recano mòniti di cortesia sportiva e cameratesca e il divieto del turpiloquio, altri i quali avvertono che « la consumazione non è obbligatoria ». L'arte per l'arte dunque, il gioco per il gioco, rasserenante, salutare, sotto la verde trasparenza dei pergolati; il migliore dei giochi in una parola, come del resto lo proclama una canzone popolare della nostra Savoia:

Le jeu d'échecs est trop savant,
Je fuis un plaisir qui m'occupe.
Aux jeux de cartes bien souvent
L'homme devient fripon ou dupe.
En vain le billard tant vénéré
Vient m'offrir sa queue et ses poules:
Pour le plaisir et la santé
Vive le noble jeu des boules! (1)

L. S. A.

(1) Il gioco degli scacchi è troppo scientifico — ed io rifuggo da un piacere che preoccupa. — Ai giochi delle carte molto spesso — l'uomo si dimostra o ribaldo o minchione. — Invano poi il veneratissimo biliardo mi offre le sue stecche e le sue « poules »: — per il piacere e la salute — viva il nobile gioco delle bocce!

SI RICORRE AL RESPONSO DEL COMPASSO... *(Fot. M. Lubinski)*

MA TALVOLTA BASTA UNA ROZZA CANNA... *(Fot. M. Lubinski)*

Vita del Touring

L'ALBO D'ONORE DEL TOURING CLUB ITALIANO

Pubblichiamo il nono elenco dei Soci gloriosamente caduti in Africa Orientale: ai militari facciamo seguire i Pionieri del Lavoro, periti nell'opera di valorizzazione della conquista. Abbiamo desunti i nomi degli uni e degli altri dagli elenchi ufficiali XX, XXI e XXII, apparsi rispettivamente il 9 marzo, il 9 aprile e il 12 maggio 1937-XV.

BARBERI GIOVANNI . . . *S. Ten. di Sussist.*
BRAIDA GREGORIO . . . *Magg. Artiglieria*
CASALIS FRANCESCO . . *S. Ten. Sahariano*
CASONI GOFFREDO . . . *S. Tenente*
CELENTANI MARCELLO . *Maggiore*
D'ANGELO ALFONSO . . *I Cap. Medico*
DEL GIUDICE EUGENIO . *S. Tenente*
DE PIRRO ASCANIO . . . *Ten. Medico*
ERA VITTORIO . . . . . *I° Capitano*
FAUSTINELLI ALBINO . . *S. Ten. A. A.*
LOMBARDO GEROLAMO . *S. Tenente*
MARTINELLI FRANCESCO *Ten. Osservatore*
MOSCHELLA ENRICO . . *S. Tenente Medico*
PACCIANI VINCENZO . . *Ten. di Fanteria*
RESTELLI ANGELO . . . *Tenente*
TOSCAN GOFFREDO . . . *S. Ten. Artiglieria*
TRAPANI RUGGERO . . . *Carabiniere*

BROGI ALESSANDRO . . *Pioniere del Lavoro*
LA CIVITA ERCOLE . . . *Pioniere del Lavoro*

Ricordino i Soci...

... che il 31 luglio scade il termine utile per l'invio delle schede di votazione «ad referendum» annesse al numero di maggio de *Le Vie d'Italia*. I Dirigenti del Touring si attendono che tutti o quasi tutti i Soci partecipino alla votazione, dimostrando così, nel modo più diretto e spontaneo, di seguire con affettuosa attenzione la vita e l'opera del Sodalizio di cui fanno parte e che attinge dal loro consenso le energie vive indispensabili ad operare, con crescente fervore di iniziative, nel nuovo clima nazionale.

I Soci che non lo hanno ancora fatto si affrettino ad inviare la scheda con l'espressione del loro voto. E' inutile prorogare a domani ciò che si può fare oggi; e, del resto, si tratta di così lieve disturbo, che il ritardo non avrebbe giustificazione alcuna.

Le tende del Touring in Val d'Ayas.

Dal 25 luglio al 25 agosto il Touring pianterà nell'alta Valle d'Ayas quelle sue belle, larghe, confortevoli tende che i Soci conoscono per lunga consuetudine estiva. E' questo il quarto Campeggio che la nostra Istituzione conduce in Val d'Aosta. Troppi? No: non sono troppi. La valle della Dora Baltea, con le sue numerose diramazioni a nord e a sud, può esser mèta di una serie ancora abbondante di tali briosi e simpatici raduni. Ogni sua vallata secondaria è un mondo a sè; e ciascuno di questi mondi è diverso dall'altro. Se non fosse una contraddizione in termini, si potrebbe dire che «ciascuno è più bello dell'altro».

Ma stupendo è di certo, e difficilmente trova confronto, l'alto bacino dell'Evançon, con l'elevata corona di vette del Breithorn e dei Gemelli — tutte superanti i 4000 metri — dalle cui pendici scendono le immani fiumane di ghiaccio di Ventina, di Verra, del Càstore. E' una chiostra di titani, allineati sui termini sacri della Patria, serrati in una potente corazza di geli e rivolti a settentrione ad un'altra grandiosa collana di ghiacci accavallati in fantastiche seraccate e allungati in maestose correnti nella grande conca di Zermatt. Non basta. La Val d'Ayas, ai fianchi della sua testata comunica, per due importanti e facili valichi, con le conche finitime del Breuil e di Gressoney, i due regni del Cervino e dei Lyskamm, e col Rosa, aprendo altre infinite possibilità ad escursionisti ed alpinisti.

L'approccio alla località del Campeggio — che, come già è stato annunziato nello scorso fascicolo di questa Rivista, sorgerà a 2047 m., al Pian di Verra — costituisce già per sè stesso lo scopo di un mirabile viaggio attraverso una varietà continua di paesaggi, ora arcadici ed or severi;

IL PIAN DI VERRA DOVE SORGE IL CAMPEGGIO. *(Fot. Galli)*

forti, luminosi ed entusiasmanti sempre.

La valle percorsa dall'Evançon appare, a chi la risale, divisa in settori distinti, di cui ognuno ha un carattere suo particolare: il tronco di Challant, il bacino di Brusson, il tronco di Ayas propriamente detto, che termina contro i ghiacciai con i valloni di Cortoz e di Verra.

Dai 390 metri di Verrès, la valle sale con questi tre settori ai 4000 metri ed oltre delle creste terminali; e questa semplice enunciazione di quote basta da sola a farne intravedere l'infinita varietà di quadri, di climi e di flora.

Assai bello il viaggio su per la valle dell'Evançon. Le prime visioni scenografiche appariscono già dall'inizio. Vi avventate su per la strada che da Verrès morde la rupe avversa, e quando — già alto — il nastro volge su se stesso per entrare nella gola a piombo sul fiume, ecco v'appare la verde piana bagnata dalla Dora, Issogne al di là, Verrès al di qua della corrente spumeggiante, con i loro medievali manieri. La visione sparisce e la gola vi ingoia; ma a Targnod (m. 723), eccovi tra coltivi e irrigue praterie ombreggiate da castagni e noci; a Villa (m. 765) si è addirittura in un terreno ubertoso e feracissimo, che fa strano contrasto con la sponda opposta, scura di boschi e rotta da canaloni precipitosi. Allo sbocco della valle ammiccano di lontano, a sud, alcune belle vette del Gruppo del Gran Paradiso.

LA VALLE D'AYAS. *(Fot. Brocherel)*

A Corliod (m. 1000), che guarda in pieno meriggio, i castagneti signoreggiano ancora vigorosi. Ma è l'ultima loro vittoria e, quasi d'un tratto, cedono il regno alle conifere; a Quinçod (metri 1035), la valle ha già caratteristiche nettamente alpestri. E le sorprese del paesaggio non sono finite. Alla Torretta, dove l'angustia del paesaggio sembra opprimere senza scampo, ecco un nuovo motivo di entusiasmo pel viatore: squallida e selvaggia, e pure imponente e minacciosa malgrado le ingiurie del tempo e degli uomini, appare d'improvviso, dall'alto del suo aereo scoglio, la Rocca di Graines, che fu dei Conti di Challant. La drammatica descrizione che ne fa il Giacosa in « Castelli e paesi valdostani » balza vivida alla memoria con la sua gente e le sue leggende; ma poco più oltre lo smeraldino piano d'Arceza, fondo interrato d'antichissimo lago, placa nella sua arcadica pace le evocazioni guerriere. In guardia, però, chè esse tornano a impadronirsi più fieramente dei vostri pensieri alla seconda e più spettacolosa apparizione del castellaccio, dalla Cappella di San Valentino.

Ve ne libera ad un tratto il ridente quadro solatìo del bacino di Brusson (m. 1331).

Procediamo. Pascoli e praterie ci accompagnano fino a Vollon ed Extrapiera (m. 1378); un gradino di fianco ad una forra conduce alla magnifica conca d'Ayas, dove le borgatelle e i gruppi di casolari sciamano sui pendii nella gloria del sole. Antagnod (m. 1709), il più grosso assembramento di case, con la più grossa chiesa, sembra un buon pastore in mezzo al suo branco di pecore sparse. Di fronte si spalanca grandiosa la prospettiva della testata alpina, con la Rocca di Verra scavalcata e stretta negli azzurri tentacoli del ghiacciaio di Ventina, le altissime creste del Breithorn fasciate al piede dai candori abbaglianti dei ghiacciai di Verra e, ai lati, i pendii del Palon di Résy e del Grand Tournalin. Si divora, ansiosi, il tratto pianeggiante che mette a Champoluc (m. 1570); al limite di un bosco di resinose ci s'interna nella valle più angu-

PUNTA GNIFETTI E PUNTA ZUMSTEIN DALLA VETTA DUFOUR. *(Fot. Sella)*

I GEMELLI. *(Fotocelere)*

sulla conca del Breuil, col corteggio di cime che l'han resa famosa, Cervino, Dent d'Herens, Grandes Murailles; la traversata per il vasto Plan Tendre al Colle del Teodulo. E non le abbiamo citate tutte. L'imbarazzo sta solo nella scelta.

Agli alpinisti si offrono ascensioni famose: da quella del Breithorn (m. 4174), a quella dei Gemelli (4097 e 4230 m.), a quelle del Liskamm Occidentale (m. 4478) e Orientale (m. 4538), a quella infine della Punta Gnifetti, la vetta più popolare del M. Rosa (m. 4559). Questa magnifica ascensione, che formerà il *clou* delle giornate del Campeggio e alla quale ben pochi vorranno mancare, farà naturalmente scalo ai Rifugi intermedî, con tappe accessibili a persone allenate, anche se non alpinisti fatti e completi. La traversata dal Rifugio Sella alla Capanna Gnifetti, per il Passo del Naso e il grandioso ambiente di quattro vastissimi ghiacciai, può dirsi una delle più spettacolose di alta montagna e lascierà in tutti indimenticabili ricordi.

sta, e alle case di Frachey (m. 1623) si ha la sorpresa di ricevere il saluto del Cervino, che sporge il capo rabbuffato di gigante nel vano del Colle delle Cime Bianche, al sommo del vallone di Cortoz.

Fatta sosta a Saint Jacques (m. 1743), la mèta è ormai prossima. Una comoda salita nel bosco conduce in mezz'ora di cammino all'incantevole cantuccio di Fiéry (m. 1878); di là, volgendo a destra per la mulattiera sotto gli immani scogli della Rocca di Verra, si arriva, in meno di un'altra mezz'ora, al Pian di Verra, dove le tende del Touring aspettano, invitanti.

Abbiamo detto che il Campeggio è la mèta. Non è esatto. Il Campeggio è soltanto la mèta del primo giorno. Ma in tutti gli altri — *Jove favente* — le tende rimarranno vuote per gran parte della giornata. Gite, escursioni, ascensioni occuperanno gli ospiti.

Gite alla portata di tutti: nelle foreste dei dintorni; al bel Lago Bleu (m. 2184), gemma glauca incastonata tra la Rocca e il ghiacciaio di Verra; alle bocche del ghiacciaio stesso per conoscerne alcuni fenomeni interessanti; al grazioso gruppo dei laghetti di Résy; al Lago di Ciarcerio (m. 2369), dal vago e vasto panorama; al Lago di Ventina.

Escursioni per le medie forze: al Passo di Bettaforca (m. 2676); al Palon di Résy, giusto sopra al Campeggio, una delle migliori specole sul bacino di Ayas; al Monte della Bettaforca (m. 2967) da cui si scopre l'ampio panorama sulla testata della Valle di Gressoney, col Monte Rosa e l'elegante gruppetto del Corno Bianco di Valsesia; al Passo della Bettolina e alla Capanna Quintino Sella (m. 3500), esattamente al limite del ghiacciaio del Felik ed in magnifica posizione per mirare i due versanti di Gressoney ed Ayas ed il regno dei ghiacci che fasciano lo spiovente sud della catena principale, dal Breithorn al Monte Rosa. Poi quella al Rifugio Mezzalama, sul crestone di Lambronecca (m. 3004), là dove esso partisce in due rami le correnti glaciali di Verra, di faccia ai gemelli, Càstore e Polluce; al Colle delle Cime Bianche e alla Gran Cemetta (metri 3166), facile mèta e amenissimo belvedere

Il CAMPEGGIO — com'è precisato nel programma, che s'invia gratuitamente a richiesta — si svolgerà in tre turni:

1° turno, 25 Luglio-3 Agosto, L. 310.—
2° turno, 4-15 Agosto, L. 380.—
3° turno, 17-25 Agosto, L. 275.—

E' ammessa l'inscrizione a più turni alle condizioni seguenti:

1° e 2° turno, L. 675.—
2° e 3° turno, L. 675.—
1° 2° e 3° turno, L. 950.—

Il Ministero delle Comunicazioni ha accordato ai partecipanti al Campeggio la riduzione del 70 % sul prezzo del biglietto di andata e ritorno da tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, indifferentemente per Milano o per Verrès.

Per i campeggianti che affluiranno a Milano verrà organizzato un servizio automobilistico diretto per il Campeggio.

Le prossime nostre manifestazioni escursionistiche e alpinistiche.

Come abbiamo già annunciato nello scorso numero di questa Rivista, nel mese corrente si effetttuerà la nostra *Escursione in Umbria;* nel mese di settembre verrà invece effettuata la *Marcia turistico-alpinistica nelle Dolomiti.*

L'ESCURSIONE IN UMBRIA si svolgerà dal 25 Luglio al 1 Agosto con il seguente itinerario: Arezzo, Città di Castello, Gubbio, Assisi, Foligno, Spoleto, Norcia, Cascia, Piediluco, Terni, Narni, Todi, Orvieto, Città della Pieve, Perugia, Lago Trasimeno, Cortona, Arezzo.

Il viaggio verrà effettuato con comodi torpedoni e i partecipanti alloggeranno in ogni località nei migliori alberghi.

Il Ministero delle Comunicazioni ha accorda-

to la riduzione del 50 % sul prezzo del biglietto di andata e ritorno da tutte le stazioni del Regno per Arezzo.

La quota di partecipazione al viaggio è di Lire 680, e dà diritto:

al vitto e alloggio completo per l'intera durata del viaggio; al trasporto in torpedone su un percorso di oltre 700 km.; a tutti gli ingressi, mancie, accompagnamento di guide, ecc.; al distintivo di conio speciale.

LA MARCIA TURISTICO-ALPINISTICA NELLE DOLOMITI avrà svolgimento dal 5 all'11 Settembre. Da Bolzano a Tires, indi, attraverso lo Sciliar, l'Alpe di Siusi, il Gruppo del Sassolungo, la Marmolada, il Gruppo di Sella, il Col di Lana, il Passo di Falzarego, sino a Cortina. La quota di partecipazione è di L. 380 e dà diritto:

al trasporto con automezzi da Bolzano a Tires e dal Passo di Falzarego a Cortina d'Ampezzo; al trasporto del bagaglio con automezzi da Bolzano a Cortina; al vitto e all'alloggio per l'intera durata della manifestazione nei migliori alberghi e rifugi della regione, tutti perfettamente attrezzati; all'accompagnamento di guide patentate; al distintivo-ricordo di conio speciale.

I programmi delle due manifestazioni vengono inviati gratuitamente a richiesta.

La nuova edizione della "Carta Automobilistica al 650.000".

Nei precedenti numeri, dando notizia del diligentissimo processo di rinnovamento subìto dalla *Carta Automobilistica al 650.000* per adeguarla alle nuove condizioni della viabilità e migliorarla nella sostanza e nella veste, annunziavamo che il primo foglio di essa — *Italia Settentrionale* — sarebbe stato pronto per la spedizione nel mese di giugno. La promessa fu mantenuta ed infatti è già in corso l'invio del foglio a tutti coloro che lo hanno prenotato.

Le nuove richieste possono così essere esaudite senza alcun indugio.

Ricordiamo che la nuova Carta è un vero rifacimento della precedente e che nessun turista, viaggiando in automobile, può farne a meno, in quanto essa è ridisegnata *ex novo*, in base ad elementi più aderenti al panorama stradale del tempo fascista, che ha subito mutamenti profondi, specialmente in questi ultimi anni.

Il foglio *Italia Settentrionale* costa: L. 9 alla Sede del T. C. I.; L. 10 franco di porto nel Regno, Impero e Colonie; L. 12.— all'Estero.

Una nuova grande Carta della Penisola Iberica.

Per seguire i drammatici avvenimenti spagnuoli, che lasceranno profonde tracce nella storia di quella Nazione e avranno conseguenze notevoli, politiche ed economiche, in ogni Paese di Europa, specie nella nostra Italia, che ha anche di recente espresso la sua solidarietà alla Spagna nazionale e alle forze armate del Generale Franco, il T. C. I. ha pubblicato una nuova Carta della *Penisola Iberica* a grande scala (1.000.000) che misura m. 1.30×1. Queste sue ampie dimensioni e gli undici colori in cui è impressa ne rendono estremamente facile la consultazione.

La grande Carta della *Penisola Iberica* è in vendita a L. 8 alla Sede del T. C. I.; piegata, si invia per L. 9 in Italia, Impero e Colonie; distesa, in tubo di cartone, per L. 13; all'Estero, per L. 9, più le spese postali, che variano da Paese a Paese.

L'Atlante Internazionale del T. C. I.

I mutamenti territoriali, che sono fausta conseguenza della conquista dell'Impero, hanno dato luogo — come replicatamente annunziammo — a profonde modifiche di alcune tavole dell'*Atlante Internazionale del T. C. I.* (uscito oramai in V edizione) e precisamente a quelle relative ai territorî dell'Africa Orientale Italiana.

Chi possiede l'*Atlante*, è naturale che desideri rinnovare il proprio esemplare, sostituendo alle vecchie le nuove carte con modica spesa. Coloro, invece, che non sono ancora provvisti di questo mezzo indispensabile a seguire gli avvenimenti mondiali e a comprenderli, a leggere libri e giornali e a capirli, si facciano un'idea del valore di quest'opera da ciò che ne scrivono all'estero uomini di altissima competenza, che in generale sono parchi lodatori delle cose nostre.

« *L'Atlante Internazionale del T. C. I.* tocca senza dubbio il limite più alto della rappresentazione cartografica » (Dr. Fr. Leyden, in « Mitteilungen der Geographischen Fachschaft der Universität Freiburg i. Br. »).

« Alla testa di tutti i grandi Atlanti mondiali pubblicati negli ultimi anni sta il grande *Atlante Internazionale del Touring Club Italiano* » (Dr. Max Eckert-Greifendorff, professore di geografia e cartografia al Politecnico di Aquisgrana, in « Zeitschrift für Erdkunde »).

Dopo simili riconoscimenti, non c'è bisogno di retorica per raccomandare ai Soci e ai non Soci il nostro *Atlante Internazionale*.

La serie delle sette nuove carte (15 tavole) relative all'A. O. I. è ceduta ai Soci per sole L. 25 (invece di L. 36,50), incluse le spese di spedizione raccomandata, in Italia e Colonie, e compreso l'Indice speciale delle tavole N. 116-117 (Africa Orientale Italiana, al 5 milioni).

L'*Atlante* completo è in vendita in tre legature:

	prezzo per i Soci	*per i non Soci*
Legatura A) in un solo volume	L. 300	L. 400
Legatura B) in due volumi, uno contenente le tavole, l'altro l'indice dei nomi	L. 320	L. 420
Legatura C) con le tavole sciolte, custodite in cartelle, e un volume comprendente la prefazione e l'indice dei nomi .	L. 270	L. 370

Le spese di imballaggio e di spedizione in Italia, Impero e Colonie ammontano rispettivamente a L. 12, a L. 20 e a L. 25; per l'Estero variano a seconda del Paese di destinazione.

La "Campagna del Mezzo Milione".

Anche in questo numero della Rivista possiamo registrare nuove benemerenze dei Soci per la « *Campagna del mezzo milione* », che volge ormai verso la vittoria decisiva. A questa Campagna i più affezionati amici del Touring sono spinti, oltre che dal premio destinato a chiunque procuri un nuovo Socio, anche e specialmente dalla certezza di essere utili agli amici e conoscenti inquadrandoli nelle nostre file.

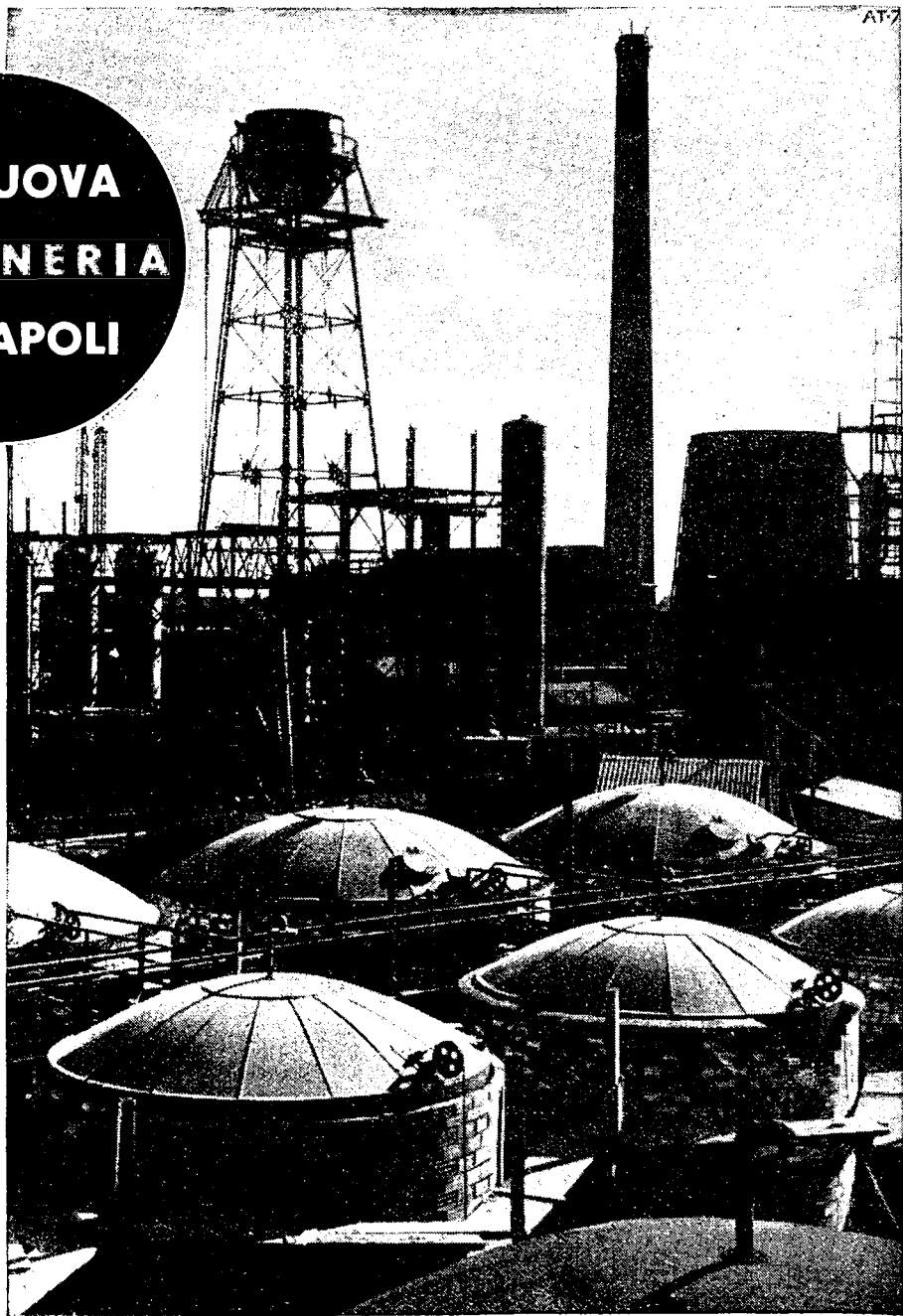
Fra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi

tra i numeri 2501-2600, 2601-2700 e 2701-2800 sono state ultimamente sorteggiate altre tre copie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo*. La sorte ha favorito il dr. gr. uff. *Nicola Leuzzi*, Console del T. C. I., Presidente del Dopolavoro A.T.A.G., Roma; il dott. *Giuseppe Letizia*, Console del T. C. I., Napoli e il Magg. cav. *Giotto Gobbini*, Console Militare del T. C. I. per il 4° Regg. Genio, Bolzano.

Esempi da imitare.

Grato compito dover segnalare in ogni numero della nostra Rivista l'esemplare sollecitudine dei Soci Vitalizî nell'inviare spontaneamente al Touring la quota integrativa di L. 22.50 o di Lire 30, a seconda, cioè, che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o con quella di L. 200 (dal 1932 al 1935), a rimborso della somma versata dall'Amministrazione del Sodalizio per convertire il loro contributo in Rendita 5 %.

Registriamo qui, con viva soddisfazione, un'altra cospicua serie di « esempî da imitare ».

Giuseppe Catapano, Cons. del T. C. I., Lucera; Geom. Giuseppe Carioni, Crema; Dott. Gino Aguzzi, Belgioioso; Marangoni Italia ved. Fattori, Roma; Geom. Vittorio Matricardi, Chieti; Dott. Lodovico Paglia, Bologna; Mons. Prof. Simeone Palcich, Zara; Zamparutti Romeo, Milano; Sarlo Roberto, Napoli; Mussi Battista, Milano; Barone Nunzio Nicosia, Nicosia; Colonnello Cav. Pietro Cavallo, Bazzana per Casalotto; S. E. Senatore Prof. Gr. Cord. Arturo Marescalchi, Roma; Nobile Gio Batta Merizzi, Sondrio; Nobile Giacomo Antonio Merizzi, Sondrio; Dott. Prof. Alessandro Trotter, Portici; Dott. Cav. Camillo Foroni, Genova-Quarto; Dott. Ing. Giuseppe Combi, Milano; Prof. Guido Rocci, Villarfocchiardo; Dott. Ing. Emanuele Lo Monaco, Napoli; Rossi Ulisse, Assisi; Sessa Giannantonio, Schio; Menici Raffaele, Bergamo; Duchessa Margherita di Somma Sonnino, Circello; Avv. Dott. Ugo Gasperoni, Ripatransone; Magnolini Teresa, Insegnante, Pian di Borno; Boccalatte Pietro, Genova-Quinto; Dott. Gino Voltolina, Venezia; Comm. Lorenzo Bertolini, Consigliere del T. C. I., Sanremo; Marchese Cav. Pietro Afan De Rivera Costaguti, Roma; Rag. Carlo Gorla, Milano; Geom. Riccardo Limberti, Vercelli; Don Domenicantonio Mariano, Montagano; Maggi Merli Camilla, Milano; Salamina Giacinta, Bertonico; Comm. Pietro Sciabica, Brescia; Dott. Rag. Gr. Uff. Guido Peja, Milano; Avv. Comm. Massimo Weigmann, Torino; Rag. Cav. Tito Fabbri, Roma; Prof. Nicolantonio Monteleone, Console Scolastico T. C. I., Napoli; 1° Cap. Cav. Dionigio Cubeddu, Console Militare del T. C. I., Nuoro; Prof. Ugo Ciardelli, Pisa; Cav. Giuseppe Acerbo, Loreto Aprutino; Avanti Gaetano, Crema; Colzano Romeo, Erba-Fucino; Pozzi Franco, Varese; Parolari Gaetano, Roccabianca; Capponi Angelo, Terracina; Del Nunzio Emilio, Pescara; Dott. Umberto Biasioli, Milano; Satta Orazio, Biella; Dott. Ing. Emilio Alberti, Milano; Calvi Vittorio, Milano; Fumero Luzzati Rina, Milano; Ing. Comm. Francesco Fumero, Milano; Ing. Salvatore Orlando, Milano; S. E. Gen. Gr. Cr. Augusto Grassi, Milano; Prof. Ercole Bartolotta, Tripoli; Ing. Decio Trovati, Milano; Cap. Ing. Corrado De Candia, Gardone Val Trompia; R. Scuola Secondaria d'Avviamento Profess. « P. Caliari », Verona; Riggi Beatrice, Roma; Carniti Fadini Maria, Crema; Carniti in Boglioli Luisa, Milano; Prof. Annibale Tona, Roma; Rag. Cav. Luigi Trillini, Roma; Arullani Maria, Roma; Cav. Carlo Ponzano, Alessandria; Dott. Antonio Mutoni, Schio; Bottazzi Pietro, Genova; Rag. Viriato Vignali, Follonica; Morassutti Marino, Padova; Brunelli Giuseppe, Capo Console del T. C. I., Lecce; Montanti Alfredo, Piombino; Nannipieri Piero, Livorno; Trovati Alfredo, Milano; Trovati Achille, Milano; Donati Davide Umberto, Ancona; Rag. Dandolo Rossi, Imperia-Oneglia; Dott. Fidenzio Rosso, Torino; Ravelli Pietro Felice, Torino; Tini Brunetto, Macchie; Dott. Ruggero Bresani, Trieste; Avv .Giuseppe Marini, Firenze; Cap. Prospero Crovari, Camogli; Dott. Pietro Costacurta, Conegliano; Aloe Mario, Andorno Micca; Aicardi Federico, Genova; Capellaro Ernesto, Rapallo; Bevilacqua Giuseppe, Palermo; Cap. Adolfo Talucchi, Torino; Dott. Gr. Uff. Mario Alvera, Venezia; Ing. Prof. Comm. Angelo Barbagelata, Milano; Ing. Comm. Paolo Stacchini, Console del T. C. I., San Remo; Avv. Ido Cassanello, Genova; Rag. Clodomiro Magelli, Modena; Geom. Mario Falco, Asmara; Moneta Zenone, Vicenza; S. E. Don Carlo Torlonia dei Principi di Canino e di Musignano, Roma; Marchese Ottavio Dionisi, Brescia; Rag. Comm. Arturo Andreolotti, Milano; Comm. Gaetano Brasa, Cesena; Avv. Comm. Alessandro Consonni, Milano; Avv. Cav. Uff. Guido Annibale Parisi, Milano; Avv. Comm. Piero Roselli, Firenze; Rag. Comm. Francesco Melli, Forlì; Prof. Silvio Pasquali, Rieti; Dott. Rag. Edoardo Ramella, Genova; Sac. Missionario Aldo Confalonieri, Rho; Monsignore Giuseppe Pescini, Roma; S. E. Don Alessandro Torlonia dei Principi di Canino e di Musignano, Roma; Dott. Ing. Benedetto Anziano, Console del T. C. I., Sessa Aurunca; Avv. Cesare Cecchetti, Milano; Scarfì Giovanni, Genova-Pegli; Dott. Ugo Galligani, Pescia; Marcora Guglielmo, Torino; Rag. Enrico Operti, Torino; Brasseur Guido, Milano; Biginelli Marcello, Torino; Arici Flaminio Vincenzo, Brescia; Mosca Osvaldo, Bengasi; Rag. Amedeo Olivari, Recco; Petrucci Pandolfo, Forlì; Metti Luigi, Gallipoli; Molinari Salvatore, Roma; Zito Musacchia Francesco, Palermo; Rag. Eugenio Bessero, Milano; Cap. Franco Galdini, Trieste; 1° Cap. Ing. Cav. Giulio Maria Andrea, Napoli; Dott. Comm. Edoardo Rapetti, Milano; Bussi Neva Prezioso, Torino; Dott. Celso Accatino, Console del T. C. I., Aosta; Spaziani Marcello, Roma; Rag. Beraldo Titta, Genova; Bova Filippo, Venezia; Zucchi Italo, Lima; Polese Benvenuto, Bergamo; Cav. Uff. Rag. Ernesto Becker, Roma; Ing. Pietro Ripamonti, Milano; Ing. Giulio Balossi Restelli, Milano; Rag. Ladislao Borghi, Bolzano; Mari Ernesto, Sondrio; Prandini Luigi, Sarezzo; Dr. Bettino Padovano, Console del T. C. I., Senigallia; Dr. Ing. Comm. Emilio Gola, Milano; Chiavelli Terso, Montignano; Col. Cav. Uff. Beniamino Bandi, Milano; Bianchi Augusto Guido, Milano; Bernori Arturo, Addis Abeba; Rag. Cav. Felice Colombo, Milano; Oberto Pietro, Macugnaga; Tagliabue Antonio, Milanino; Dott. Fernanda Tassoni, Bolzano; Dott. Comm. Gustavo Nucci, Roma; Comm. Bachisio Asili, Bari; Avv. Gr. Uff. Michele De Meo, Foggia; Rag. Comm. Arturo Diena, Padova; Comm. Guglielmo Aimi, Genova; Ing. Comm. Charles W. Wright, Trento; Conte Dott. Ing. Cav. Fazio Fazioli, Ancona; Conte Marcello Frossard de Sangy, Laurana; Don Giuseppe Bordignon, Padova; Dott. Cav. Arturo Cutrona, Palermo; Cap. Dott. Giuseppe Carimati, Milano; Ing. Cav. Nicolò Milazzo, Palermo; Ing. Probo Picciafuoco, Sesto S. Giovanni; Dott. Prof. Alessandro Carini, Sondrio; Manara Umberto, Milano; Pino Umberto, Portici; Favot Luigi, Trieste; Azienda Autonoma Unica per le Stazioni di Soggiorno e Turismo di S. Remo-Ospedaletti e Bordighera, San Remo; Geom. Paolo Barbaglio, Crema; Mancastroppa Attilio, Console del T. C. I., Crema; Levi Mario Augusto, Roma; Baschiera Luigi, Trieste; Di Lernia Porfirio, Porto Said; Rag. Giuseppe Arrigoni, Gropello Cairoli; Zani Arnaldo Paolo, Viareggio; Rag. Alfredo Chellini, Roma; Rag. Camillo Cipelli, Pesaro; Messa Angelo, Milano; Ranterosi Antonio, Milano; Ruggiero Eugenio, Maddaloni; Rag. Enea Poluzzi, Bologna; Pino Giovanni, Portici; Terracina Lionello, Nettuno; Danelli Carlo, Milano; Dott. Mario Carletti, Lonigo; Rag. Valeria Lucini, Torino; Canonico Augusto Bastelli, Bologna; Rag. Salvatore Inia, Trapani; Pecchioli Ugo, Domodossola; Tessi Amedeo, Monsummano; Faravelli Ermanno, Voghera; Geom. Filippo Guizzardi, Roma; Geom. Ettore Bobbio, Novara; Busi Felice, Dodici Morelli; Asnaghi Giuseppe, Console del T. C. I., Pioltello; Fucili Giovanni, Bergamo; Dott. Ruggero L. Gerardo, Apricena; Valerio Adriano, Monselice; Vecchi Vittorio, Modena; Parlato Enrico, Palermo; Campagna Mario, Orsara di Puglia; Massardo Filippo, Albenga; Dott. Giuseppe Darioli, Console del T. C. I., Crodo; Cap. Vincenzo Cinquegrani, Napoli; Pagani Guido, Milano; Magg. Oreste Mortarotti, Vigodarzere; Galfrè Alfredo Gaetano, Cagliari; Roncoroni Ugo, Arona; Can. Prof. Raffaele Baratti, Guastalla; Don Angelo Testi, Brescia; Rag. Cav. Giuseppe Savio, Napoli; Cav. Stefano Fenoglio, Rapolla; 1° Cap. Dott. Giuseppe Evaristo Boragno, Addis Abeba; Cap. Cav. Bruno Bartoli, Genova; Cap. Luigi Radicati di Passerano, Passerano d'Asti; Prof. Guglielmina Cenzatti, Montebello Vicentino; Guarnati Daria, Roma; Ciapessoni Ferrario Teresa, Carciano Stresa Borromeo; Corte Anna, Novi Ligure; Avv. Comm. Luigi Bianchini, Rimini; Gr. Uff. Umberto Testa, Trieste; Cap. Salvatore Pacinico, Console Milit., Verona; Bartesaghi Virginia, Firenze; Chierichetti Gina, Milano; Tommasini Giulia, Roma; Ing. Enrico Granata, Lodi; Colonnello Valentino Bertinetti, Capua; Cap. Dott. Ing. Mario Vitale, Tobruch; Ing. Gastone Soria, Genova; Cav. Uff. Michele Darmanin, Napoli; Comm. Enrico Belloni, Milano; Dott. Prof. Comm. Cesare Pizzala, Roma; Ambrosiani Guido, Milano; Cap. di Corvetta Corrado Tagliamonte, Roma; Campi Emanuele, Savona; Dott. Donato Guido, Susa; Paladini Arturo, Roma; Chieli Bruno, Cutigliano; Montini Leone, Padova; Masiero Sergio, Crema; Rag. Felice Sisti, Pavia; Rag. Gavino Maoddi, Gavoi; Brambilla Giovanni, Console del T. C. I., Cutigliano; Cav. Marco Cavanna, Genova; Cav. Francesco Cuvertino, Torino; Rocchietta Vittorio, Ivrea; Borello Francesco, Torino; Avati Roberto, Napoli. *(continua)*

la più moderna raffineria specializzata del mondo dalla quale esce il

Mobiloil

L'olio mondiale di qualità

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.

IL MARCHIO CHE GARANTISCE NEL MONDO
L'ORIGINE DEL "VINO CHIANTI"
CONSORZIO PER LA DIFESA DEL VINO TIPICO DEL CHIANTI
CHIANTI
CHIANTI
OCEANO
Cappelli
36
CONSORZIO PER LA DIFESA DEL VINO TIPICO
DEL CHIANTI E DELLA SUA MARCA DI ORIGINE
FIRENZE - Piazza Signoria - 6

ITINERARI GASTRONOMICI

PREMESSA

Il Touring Club Italiano diede sempre rilievo e importanza a tutto ciò che riguarda la cucina e i vini d'Italia, nella persuasione che questi argomenti abbiano un posto di primo piano nei multiformi aspetti del Turismo. La gustosa materia affiora qua e là nelle 43 annate de « Le Vie d'Italia » *e nelle 13 de* « L'Albergo in Italia », *mentre la* « Guida gastronomica d'Italia », *pubblicata nel 1931, la tratta a fondo.*

Occorre perseverare in questa propaganda ed anzi intensificarla, evitando di mettere in piedi gravi e ingombranti inchieste su tutto ciò che il suolo produce e su tutto ciò che si mangia nei singoli paesi. Meglio assai — a scopo turistico — un'agile e succinta esposizione che orienti il forestiero intorno a pochi ma veramente caratteristici elementi dell'alimentazione locale.

La « Guida gastronomica d'Italia », *che passa in rassegna — ad una ad una — tutte le provincie del Regno, è e rimarrà, allo scopo, una fonte preziosa di notizie. Ma noi ora vorremmo raggiungere un'altra mèta più pratica: togliere il troppo e il vano, per ridurre le indicazioni al minimo necessario e sufficiente.*

A titolo di semplice saggio o tentativo che dir si voglia, presentiamo ai lettori — tanto per incominciare — un panorama di ciò che il buongustaio dovrebbe, per esempio, ricercare a Firenze, fra i cibi di origine locale o ivi meglio confezionati. A ben considerare, l'ora degli esclusivismi è passata, giacchè l'unità della Patria, l'attivo scambio delle sue genti e il moltiplicarsi delle comunicazioni fanno sì che oggi si possano gustare a Palermo o a Milano le stesse pietanze che un tempo solo a Firenze — per rimanere nell'esempio scelto — si potevano trovare.

Ma questa necessaria, progressiva e provvida livellazione non esclude che il risotto con lo zafferano sia e resti specialità milanese, come la mortadella è specialità di Bologna, la bagna cauda *dei Piemontesi, lo stoccafisso alla vicentina (detto impropriamente* « baccalà ») *dei Veneti, la pizza dei Napoletani, ecc., ecc.*

E' bene che il forestiero (tale è da considerarsi anche l'Italiano quando in Italia esce dal suo paese) conosca la fonte originaria di qualche nostra pietanza principale e se ne delizi, rendendosi così personalmente edotto delle risorse e delle possibilità gastronomiche dei luoghi ove sosta.

Per aiutarlo a questo fine abbiamo un programma semplice, ma di non facile esecuzione. E siamo tanto lontani dal presumere di saper fare cosa perfetta, che sentiamo la necessità di invitare il pubblico a collaborare con noi.

I Fiorentini, anzitutto, ci facciano conoscere le mende e le lacune della esposizione relativa alla cucina della loro città, consigliando — se del caso — anche modi di trattazione diversi e migliori dei nostri.

I buoni amici del Touring che abitano nelle altre città di Toscana mandino un'analoga rassegna relativa ai loro paesi. Così il Touring conoscerà che cosa pensino della materia i Toscani: e dallo sforzo comune potrà forse scaturire un lavoro non indegno di essere riassunto e pubblicato.

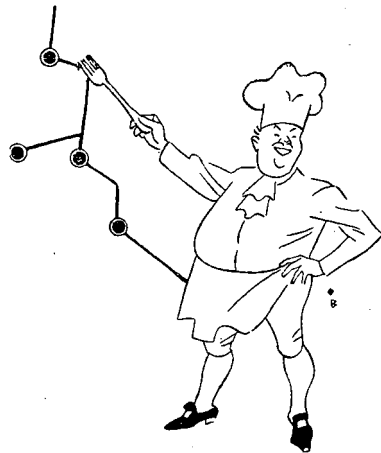
I collaboratori, scrivendo alla Redazione de « Le Vie d'Italia » *(Corso Italia, 10 - Milano) abbiano cura di indicare anche i migliori esercizî dei centri urbani; e tenendo presenti con molta diligenza tutte le strade che irradiano dalle rispettive città, indichino, se ve ne sono, i migliori esercizî sparsi lungo le stesse o esistenti in altri luoghi notevoli di ogni singolo paese. Diciamo se ve ne sono, perchè, come esistono paesi (e son molti) che non vantano vere e proprie specialità culinarie, così ve ne sono alcuni privi di esercizî degni di considerazione speciale.*

Per mettere a prova il buon volere e la valentia dei lettori fiorentini, abbiamo limitato la indicazione degli esercizî alla sola città di Firenze. I Fiorentini che risponderanno al nostro invito, dovranno, quindi, tener presenti tutte le arterie stradali che conducono dalla città ai diversi punti periferici della Provincia e far noti gli ottimi esercizî che si trovano lungo i percorsi o altrove. Altrettanto facciano — come abbiamo detto — i volonterosi delle altre provincie toscane.

Dedichiamo a questa rubrica alcune pagine apposite, in via di esperimento, essendo il nostro un tentativo che merita la maggiore considerazione. Se il pubblico non secondasse con fervore la nostra iniziativa, desisteremo dal condurla innanzi, con la legittima soddisfazione, però, di aver chiamati tutti gli amici di buona volontà a portare il loro contributo ad una nuova iniziativa del Touring, che non può valersi dell'attività di buona gente che si segga a tavolino, ma deve rispecchiare in forma viva e spontanea le conoscenze e le opinioni di quanti vivono la vita locale dei varî luoghi di questa nostra Patria, così ricca di risorse anche negli onesti piaceri della mensa. Una trattazione del genere non sembri infatti rivolta a soddisfare le gargantuesche brame dei ghiottoni: non per essi iniziamo questa rubrica. La cucina ha pure il suo peso nella vita economica del Paese. La Francia ed i Francesi, per esempio, dànno alla cucina nazionale, creata da Italiani (i cuochi del Re Sole e di Enrico IV erano piemontesi) la dovuta importanza, col risultato d'attrarre forti correnti turistiche. In Italia invece, specie negli alberghi, per fare talvolta della pessima cucina francese si trascura la buona cucina nostrana, e i cuochi italiani perdono a poco a poco la nozione genuina delle nostre pietanze e la coscienza della loro superiorità su molti intrugli forestieri.

Se, invece, il tentativo che s'inizia con la Toscana sarà accolto favorevolmente e troverà aiuto e collaborazione in quanti s'interessano alla materia, sarà naturalmente continuato ed esteso a tutte le regioni d'Italia.

Lieve, e fors'anche gradita, è la fatica a cui invitiamo non solo i nostri Soci, ma tutti gli Italiani, moltissimi essendo fortunatamente coloro (albergatori, cuochi, turisti di ogni categoria) che possono interloquire autorevolmente.

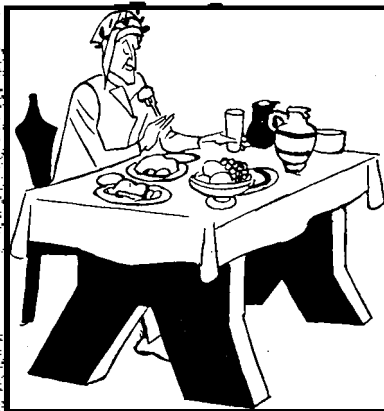
Ove la nostra iniziativa venga secondata dalla collaborazione diligente degli esperti a cui facciamo appello, si riuscirà finalmente a mettere insieme un corpus *razionale della cucina italiana, che potrà dare buoni frutti anche nell'occasione non lontana della grande Esposizione Universale del 1941.*

LA CUCINA FIORENTINA

Il pregio della cucina fiorentina non è fondato sulla sapienza manipolatrice dei cuochi, ma sulla rara bontà intrinseca delle materie prime adoperate. Olio, erbaggi e frutta eccellenti abbondano anche in altre parti d'Italia, ma Firenze (e con essa altri paesi di Toscana), non ha città che la eguagli per squisitezza di carni, onde la *bistecca alla fiorentina* è, senza dubbio, uno dei cibi più semplici, sani e prelibati che offra la cucina italiana. Nelle altre parti d'Italia si chiama « bistecca » il filetto di bue cotto in gratella o al burro: i Fiorentini, invece, chiamano più propriamente bistecca la braciola con l'osso, tagliata spessa anche due dita, come usano i migliori Epuloni, i quali preferiscono le braciole o costate che dall'altra parte dell'osso serbino anche la corrispondente porzione di filetto.

Negli altri paesi, le parti corrispondenti del bove non hanno alcuna parentela con la bistecca fiorentina, la quale — quando è meritevole di tal nome — appartiene a buoi giovani, spesso di età non superiore ai due anni, che non hanno sopportato grandi fatiche: di qui la tenerezza e la squisitezza della carne. Altrove si macellano quasi sempre buoi invecchiati al lavoro, ed è quindi insano pretendere di mangiar la bistecca alla fiorentina fuori di Firenze, « *chè a risponder la materia è sorda* ».

Il forestiero non si lasci perciò fuorviare: domandi all'oste se può cuocere la bistecca in gratella (*alias* graticola o griglia), sul fuoco ardente di carbone; non tolleri — anche se, come spesso avviene, egli tenti di fargli credere il contrario — la cottura su gratella elettrica o in padella. Un altro precetto essenziale: la costata, che va cotta al sangue, sia messa sulla gratella lavata ed asciugata, e basta: nessun condimento! Voltata e rivoltata, si condisce con sale e pepe soltanto dopo che ne è stata tolta. I buongustai la mangiano a questo modo: altri la irrorano sul piatto di olio freddo: altri preferiscono, mentre è calda, adagiarvi nel mezzo un pezzo di burro, sempre però dopo tolta la bistecca dal fuoco.

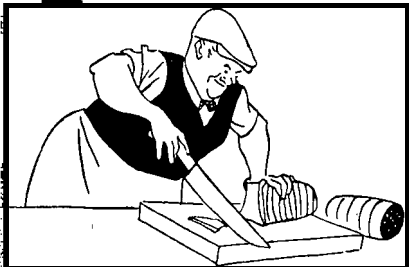
Ed ecco la ragione di questi imprescindibili accorgimenti: pregio massimo della bistecca fiorentina è conservare il sangue alla carne, che vi rimane incarcerato per la rapida cottura sui due lati: il sale, corpo igrometrico, estrarrebbe il sangue, rendendo arida la bistecca; la quale inoltre, se venisse unta d'olio prima della cottura, acquisterebbe odore di « móccolo ».

Ci siamo indugiati su questo piatto perchè, come il sole nel sistema planetario, la bistecca rappresenta il centro vitale della cucina fiorentina, dove anche il vino par creato da Dio, con le sue peculiari qualità, per disposarsi ad essa. È necessario però che la bistecca sia sufficientemente frolla: spesso, invece, viene cotta quando la carne è ancor troppa fresca, sì da riuscir dura alla masticazione oltre il tollerabile.

A Firenze molti credono e ripetono che Dante e Leonardo, il Brunellesco e Michelangelo e gli altri sommi ingegni di cui la Toscana fu tanto feconda, debbano la loro eccellenza anche alla nutrizione atavicamente squisita e perfetta. La celia, come la leggenda, esprime in qualche modo una verità: il primato della bistecca fiorentina su molte altre vivande d'Italia e dell'estero. E la fama, su questo punto, è ovunque concorde.

La qualità della carne fa sì che anche il *roast beef* sia a Firenze migliore che altrove. Mentre la vera bistecca fiorentina va ordinata e mangiata in trattoria, il *roast beef* si trova anche nelle ottime rosticcerie, che pullulano a Firenze. Il forestiero ghiotto si compera la carne (*roast beef*, àrista di maiale o fegatelli) e poi va a mangiarla nella più vicina bottiglieria.

Lo *stracotto alla fiorentina* è molto in uso, perchè il suo sugo serve, in Toscana, anche a condire la pasta e il risotto. Prendete e legate stretto con lo spago un bel pezzo di polpa di vitello; steccatela abbondantemente con un battuto finissimo di pepe, sale, aglio, garofano, buccia di limone, battuto che farete penetrare qua e là nel corpo della polpa; indi, rosolate dell'olio e mettetevi a cuocere la carne. Aggiungere quindi, oltre a vino in notevole quantità, un battuto di sedano, carota e cipolla, e portare a cottura con salsa di pomodoro. Il sugo dev'esser passato tanto per la pasta o per il risotto quanto per la carne. La ricetta subisce molte ma leggere varianti: aggiunta di funghi, ecc.

Trippa e zampa. – Piatto classico della regione: non è che una trippa alla parmigiana, resa più glutinosa e variata dall'aggiunta di zampa e un po' allungata mediante copioso sugo di carne o di salsa di pomodoro.

Àrista. – È la schiena di maiale, cioè il

pezzo di lombata che include le costole. Riesce cotta meglio allo spiede che al forno. Si cuocia steccata sobriamente di aglio e rosmarino e si mangi fredda. Cibo delicatissimo e squisito: « *intender non lo può chi non lo prova* ».

Peccato, che, come il fegato di cui parliamo appresso, non si trovi a Firenze che da novembre agli ultimi di marzo circa, perchè in questa città la vendita della carne di maiale non si estende a tutto l'anno, come altrove.

Confezioni di maiale (carni conservate).

Prosciutto; salame di tutto maiale, con o senza aglio, assai più grosso del salame di altri paesi; *finocchiona*, simile alla « soppressa » dei Veneti (carne di maiale e bovina insaccata e invecchiata), ma condita con molti semi di finocchio; salsicce di tutto maiale, da cuocere ai ferri o in tegame e da mangiarsi anche crude quando sono stagionate.

Famosi i prosciutti affumicati e le salsicce del Casentino.

Una particolarità: nella provincia di Firenze non si fabbricano cotechini, bondiole, musetti, salsicce da minestra, cioè prodotti da mangiare allessati.

Altra particolarità: non esistono in Toscana grandi fabbriche di salsamentaria: questa industria vi conserva un promettente carattere quasi domestico.

Fegatelli di maiale allo spiede. – Nelle rosticcerie fiorentine si usa cuocere il fegato di maiale avvolto, come ovunque, nella *rete*, ma confezionato con grazia, a pezzi ripiegati quasi a guisa di valigetta, in cui sono chiusi grani di finocchio che emanano odore e gusto soavi. Fra un fegatello e l'altro trovasi un crostino di pane speciale, con salvia. Gustosissimo caldo: freddo, ha un sapore che somiglia a quello del pasticcio di fegato di Strasburgo. La cottura è relativamente rapida.

Polli. – Vien da ridere quando si parla del *pollo alla diavola*, cioè ai ferri, come di una specialità toscana. Il pollo spaccato per metà, stiacciato e — a differenza della bistecca — condito e macerato in olio, pepe e sale e poi messo sulla brace a cuocere, è forse il primo cibo ideato dall'uomo primitivo in tutti i gradi di latitudine dove si trovarono polli, olio e sale (il pepe venne in uso più tardi). Il pollo alla diavola non può essere oggetto di specialità locale. La specialità, se mai, consiste in questo: che i polli novelli del Valdarno sono tenerissimi, assai idonei a simile sistema di cottura, come ad esser fritti, spezzettati, nell'olio bollente.

Per la qualità, per la forma primitiva di cottura e per la loro bontà, sono famosi i polli arrosto dell'Impruneta, che si mangiano colà sul prato alla gran fiera di ottobre. Non forno, non focolari: lungo il margine della strada che mena al paese, proprio sul suolo stradale, vengono allineati innumerevoli gira-arrosto a mano, sui quali rosolano, dall'alba alla sera, centinaia e centinaia di polli. Uno spettacolo! Il pollo riesce croccante perchè condotto a cottura unto non di burro, ma di ottimo olio; e si vuole che la cottura all'aria aperta abbia qualche influsso sulla perfetta riuscita dell'arrosto. A complemento di queste variazioni sui polli, è doveroso riconoscere che i polli di Valdarno superiore e inferiore (da San Giovanni a Castelfranco di Sotto) meritano lode particolare, forse quanto la carne locale di manzo. Apprezzatissimi anche sui mercati esteri.

Cibrèo. – Vocabolo tutto locale, che indica fegatini, creste e fagiuoli di pollo cotti al burro o all'olio, con pepe e sale: vi si aggiungono uova frullate, con un tantino di farina, sugo di limone e poco brodo. È una specie di fricassea di rigaglie di pollo.

Uccelli e tordi specialmente si arrostiscono allo spiede con tutte le interiora, come nel Veneto e altrove: a Firenze i piccioni e le anitre si mangiano anche in umido e in « salmì ».

Lepre. – Si cuoce « alla cacciatora » e a guisa di stufato, e sono a Firenze molto in uso le « pappardelle » (lasagne) condite con l'intingolo che se ne ricava. La lepre si cucina, come il cinghiale, anche in agro-dolce (detto anche lepre dolce-forte), pietanza che fece andare in visibilio il Vaudoyer (*Les délices d'Italie*, Parigi 1924). È quasi lo stufato, con aggiunta a mezza cottura di uva passita, pinoli, candito a pezzetti, zucchero, messi a fusione in buona quantità di aceto forte.

Agnello. – Ottimo a Firenze, sia arrosto, sia in umido con piselli, come si mangia alle Cascine, in occasione della festa del grillo, il giorno dell'Ascensione. Molto in uso anche le costolette di agnello fritte.

Verdure. – Sono tutte ottime. Le qualità degli asparagi (spesso lunghi e sottili, quasi come gli asparagi verdi di Pescia, ma più bianchi, rosei e meno verdognoli) non assomigliano affatto agli asparagi bianchi di Bassano, dai rizomi grossi e robusti, nè agli asparagi bianchi e rosa che abbondano altrove, con esemplari talora stupefacenti.

Il mercato ridonda degli ottimi carciofi di Empoli, che si cuociono ripieni, ritti, allessi o fritti nell'olio.

Veramente ottimi anche i piselli, teneri e dolci. Con carciofi o piselli o zucchini o fagiolini e uova si fanno

in Toscana ottimi *tortini*, che in nessun luogo riescono altrettanto eccellenti.

Una vera specialità sono i fagiuoli toscani, di color chiaro,con buccia tenuissima. Ottimi lessi, conditi all'olio, con caviale o «sorra» di tonno, od anche con olio e aceto; ma qui si cucinano anche i *fagiuoli all'uccelletto*, per i quali andava celebre il Paoli. Si mette a friggere olio con foglie di salvia e in quel condimento si mettono i fagiuoli allessati, aggiungendo in ultimo un po' di pomodoro diluito.

I piselli in umido si cucinano mettendo a soffriggere nell'olio un battuto di carnesecca (pancetta di lardo) aglio e prezzemolo, con sale e pepe. Quando son prossimi a cottura, vi si aggiunge brodo. La differenza consiste in questo: altrove si adopera quasi sempre cipolla e non aglio, e ciò basta a dare ai piselli un gusto assai diverso. Inoltre, i piselli non si servono asciutti e ristretti come altrove, ma nuotanti nell'intingolo. I furbi aggiungono di nascosto anche un pizzico di zucchero, per aumentare la dolcezza naturale dei piselli.

Per la perfezione della cottura, eseguita con molto buon olio e con l'abilità che deriva dalla pratica cotidiana del friggere, assurgono a Firenze quasi a specialità i *fritti misti*, fatti con carciofi, zucchini, funghi e con aggiunta — volendo — di animelle e cervella.

Pesci. – Poichè queste brevi guide gastronomiche per il forestiero non sono liste di vivande, ma cenni su pietanze che hanno più o meno carattere locale, escludiamo dalla nostra rapida trattazione tutto ciò che si riferisce al pesce, che a Firenze viene da fuori (più dall'Adriatico che dal Tirreno) ed è cotto all'usanza di Livorno, di Viareggio, di Genova, di Venezia, ecc. Invece osserviamo, a conforto del forestiero, che le trattorie fiorentine sono non solo sempre fornite di buon pesce, ma che lo si paga spesso a prezzo forse più mite di quello praticato in alcune città di mare.

Minestre. – Certe modeste ed economiche minestre locali (come la zuppa di magro, la ribollita, le fette, la pasta e fagiuoli) non interessano soverchiamente il forestiero.

Minestre di riso e risotti si mangiano anche a Firenze, ma altre regioni prevalgono in queste specialità.

Agnellotti, tortellini, gnocchi, tagliatelle, maccheroni si mangiano bene anche a Firenze, nelle forme ormai consuete a tutta Italia. A Napoli, a Bologna, alla Romagna, in questo campo è stato rapito ogni segreto.

Latticini. – Ottimo prodotto locale è il formaggio pecorino, che si mangia fresco e anche secco.

Prodotto tipico senese è il formaggio marzolino, pecorino a forma di palla, invecchiato: ma si produce anche nella parte della provincia di Firenze che confina col Chianti. Michelangelo, come risulta dalle sue lettere familiari, ne andava matto.

Frutta. – Firenze è in Italia e nel cuore d'Italia; quindi, anche a Firenze le frutta sono eccellenti.

Dolci. – Classica è la *stiacciata fiorentina*, fatta con pasta lievitata, uova, zucchero, strutto, scorza d'arancio, ecc. Buona e leggera. La si vende in grandi e piccole formelle basse e quadrate.

Grande notorietà ha sempre goduto la stiacciata del Mellini, in Lung'Arno Acciaiuoli.

I dolci fiorentini tradizionali sono semplici e popolareschi: i *bomboloni*, bombette fritte con ripieno; i *bri-*

gidini, cialde con semi di anice; le *frittelle di San Giuseppe*, di riso o di mele a fette; il *pan di ramerino*, cotto all'olio con rosmarino ed uva; il *castagnaccio*, la *pattona* e i *migliaccini*, fatti con farina di castagne; i *cantucci di Prato*, fatti con pasta dolce biscottata e mandorle, molto usati a fin di pasto.

Arrivano in ausilio da Siena i *panforti*, i *ricciarelli*, i *cavallucci*, le *cupate*.

Pane. – A Firenze si trova pan di lusso identico a quello che si vende nelle altre città italiane; ma il vero pan fiorentino è privo di sale e confezionato in forme piuttosto grandi.

COME SI BEVE A FIRENZE...

Noi non scriviamo con intenti scientifici o commerciali: l'enologo o il mercante che viene a Firenze a speculare su grosse partite di vino cerchi migliori lumi altrove. Noi parliamo da uomini semplici e alla buona al forestiero che vuol essere consigliato quel tanto che gli serve a mangiare e bere come meglio può.

I grandi vini di bottiglia che onorano il Piemonte, la Valtellina, la Valpolicella ed altri luoghi non trovano riscontro a Firenze. Vi si vende, è vero, vino toscano invecchiato in bottiglie, ma la poesia bacchica del luogo sta tutta nel vino in fiaschi impagliati, che destavano la meraviglia dei primi turisti scesi in Italia nel '700.

Dobbiamo riconoscere che il vino toscano anche comune, ben imbottigliato e conservato in locale idoneo, se di buona annata e di buona gradazione, è prodotto veramente squisito e ricco di aromati, che si mantiene gagliardo e canterino anche venti, trent'anni e più.

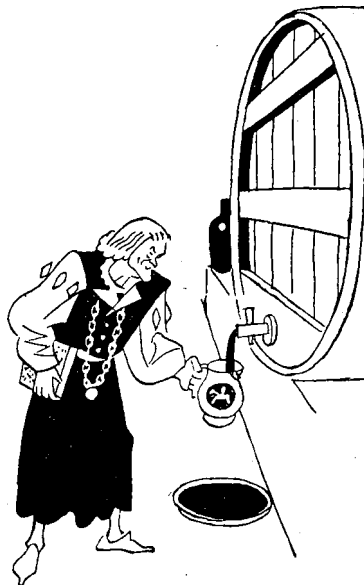
Il toscano, quando è genuino e buono, è fra i migliori vini da pasto che si conoscano, e il bel fiasco esuberante ed elegante che lo contiene par quasi il simbolo folcloristico di questa regione opima e felice.

Il fascino del vino toscano pretto consiste non solo nelle qualità innate di sapore e di colore, ma — specie nei vini giovani — nel frizzantino che gli è conferito dalla pratica tutta locale del « governo ». Compiuta la prima bollitura, si usa spremere nelle botti uva di buona qualità, per continuare il processo di fermentazione.

Fin dai tempi di Lorenzo il Magnifico, era dilettoso e gustoso assistere alla spillatura di una botte di vino novello governato: e v'hanno forestieri, avidi di innocenti emozioni bacchiche, che seguono ancora l'esempio antico, ricorrendo — com'è facile — alla cortesia ospitale di qualche amico possidente.

I vini del Chianti « classico », secondo le buone regole enologiche, sono — indubbiamente — i migliori e i più noti della regione.

La Toscana produce ottimi vini bianchi, anche secchi e da pesce, e vin santo, fatto con uva bianca scelta, appassita per qualche mese sui graticci. Buoni anche il « bianco dolce » e il vermut toscano, vino bianco aromatizzato alla moda del paese: ma questi prodotti van scomparendo dal commercio, perchè non rispondenti alle nuove norme sulla alcoolicità dei vini.

In tema di liquori (lasciando da parte l'alchermes e l'elisire di china) va segnalata l'ottima *chartreuse* della Certosa di Val d' Ema, specie la verde, e la *gemma d'abete* del Convento di Monte Senario.

RISTORANTI E TRATTORIE DI FIRENZE

In tutti gli alberghi di Firenze si mangia bene, perchè vi si sente l'influenza della buona cucina locale, dovuta alla squisitezza delle materie prime (carne, pollame, verdura, vino, olio); ci limiteremo però ad elencare qui i ristoranti veri e propri, divisi in categorie, secondo il personale giudizio dello scrivente.

Categoria di eccezione.

1) *Doney e Nipoti* (via Tornabuoni, 11). – Per la vecchia e onorevole tradizione, per essere situato nella più aristocratica contrada della città, per la qualità della clientela italiana e straniera che lo frequenta,

ed infine per i prezzi, superiori a quelli degli altri esercizi, il Doney è indubbiamente il convegno conviviale più squisito di Firenze, ove non si dà mai il contemporaneo concorso di gente raffinata e di gente alla buona, cosa che — specie nei giorni di mercato — si verifica spesso, invece, in tutti gli altri locali di Firenze.

Cucina internazionale, senza esclusione dei classici e tradizionali piatti toscani preparati ottimamente.

In pochi luoghi, come al Doney, il cliente facoltoso può trovare una cantina altrettanto ben fornita di vini rari e vecchi, italiani e forestieri. Basti sapere che il Doney si aprì quasi di fronte alla sede attuale, che è di questi ultimi anni, fin da quando Firenze era capitale d'Italia! Il Doney, fornitore di tutta l'aristocrazia fiorentina e della Casa Reale, è celebre anche per organizzare banchetti, pranzi e cene in case private.

Ristoranti di prima categoria.

I più fini fra questi ristoranti, che chiameremo di prima categoria, sono forse il *Giovacchino*, la *Buca di San Ruffillo* e il *Paszkowski:* nè si dimentichi l'accreditato e frequentato *Cencio;* ma anche in tutti gli altri che vado elencando in questa rubrica si può andare con signore e con gente di riguardo: in tutti, saltuariamente, incontrai i più bei nomi dell'aristocrazia, dell'alta borghesia, della politica, dell'arte.

Ovunque si mangia e si beve bene: bisogna, come in tutti i paesi di questo mondo, saper ordinare e saper gustare.

I prezzi sono indubbiamente inferiori a quelli di esercizi di pari grado di altre città d'Italia.

2) *Ristorante della Stazione Ferroviaria.* – Buono: è condotto da una Società presieduta dal Cav. Mazzoni, che è il bravo e fortunato proprietario del ristorante *Giovacchino.* Ha un impianto di spiedi e gratelle, che gli consente di fare anche, ottimamente, la cucina toscana. È certo fra i migliori delle stazioni ferroviarie italiane, ma senza quel culto specifico ed esclusivo della cucina locale, che non a Firenze soltanto, ma in tutte le stazioni del Regno, dovrebbe, e a tavola e coi cestini, far gli onori di casa al forestiero che si sofferma o che passa in treno. Verso la mezzanotte vi è un bel concorso di Fiorentini, per mangiare i tortellini al sugo e altre specialità fredde e calde, consumate per lo più al banco, sugli alti panchettoni di moda.

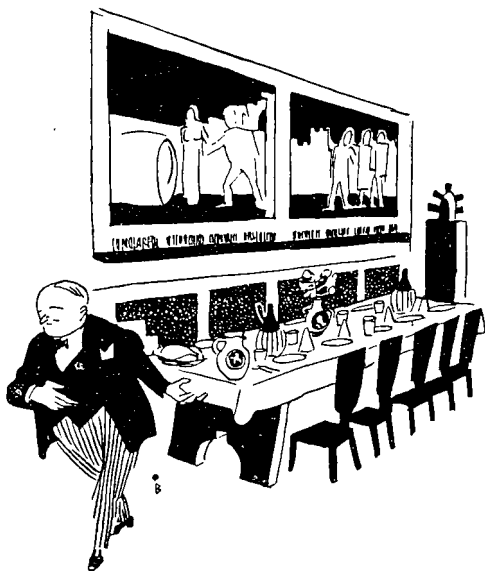
3) *Baldini* (via Panzani, 25). – È appena fuori della stazione, vicino all'abside di S. Maria Novella, proprio all'inizio della via Panzani.

lanital
i tessuti della
moda italiana
PROPAGANDA SNIA

Vecchio esercizio, fiorito già per molti anni quasi di fronte, negli stabili demoliti per allargare il piazzale della stazione. Ora è installato in nuovi locali, molto decorosi. Di solito, una bella mostra di vivande attira la curiosità di chi passa. Accanto e in comunicazione col ristorante, una pizzicheria di lusso, che ne integra le risorse. Ne parla il Barth a pag. 97 dell'*Osteria.*

4) *Sabatini.* – Quasi accanto al Ba'dini, cioè allo stesso lato di via Panzani, al N. 13. Non confondere questo ristorante con l'altro, pure ottimo, di Brunetto Sabatini, in via dei Lamberti.

5) *Cencio.* – Avviandosi alla Stazione a S. Maria del Fiore per via Panzani e dei Cerretani (la stessa via con due nomi, che distinguono il primo dal secondo tratto) si apre a sinistra il borgo San Lorenzo. Ai numeri 21-23, quindi non lungi dalla Stazione, si trova il ristorante « Cencio », che divide col « Paoli » la maggiore notorietà. Infatti, ogni Italiano che sia stato a Firenze conosce, almeno di nome, questi due ristoranti. Cucina magnifica. Ambiente decorosissimo, aperto al principio del secolo da Vincenzo del Lungo.

6) *Buca di San Ruffillo* (piazza dell'Olio, N. 1, 2, 3). – Così chiamato perchè sorge nel luogo ove esisteva fin dal mille l'antichissima chiesa di San Ruffillo. Vi è annesso un giardino. Locale decorato con motivi quattrocenteschi, assai in voga a Firenze. Arredamenti che conferiscono alle sale una certa aria signorile e castellana. Per mantener fede al nome del locale, che si chiama anche ristorante bolognese, il proprietario Cav. Lelli, oltre all'ottima cucina toscana, cura anche la preparazione dei prodotti della cucina bolognese. Ristorante ove si mangia bene: frequentato anche da stranieri.

7) *Giovacchino.* – Si chiama così perchè aperto nel 1894 da Giovacchino Mariottini. È in via dei Tosinghi, N. 2. Locale molto frequentato e assai elegante, specie al piano superiore. Ora lo conduce il Cav. Vittorio Mazzoni, al quale — come dicemmo — è affidata la direzione anche del *Ristorante della Stazione.* Arrosti magnifici, che si vedono girare allo spiede. In questo locale si radunano a cena, di quando in quando, illustri letterati ed artisti (i *Visacci*), fra i quali l'Accademico Giovanni Papini, il pittore Carena, Aldo Palazzeschi, Delfino Cinelli Ettore Allodoli, Bino Sanminiatelli, ed altri. Sotto gli auspici del sindacato fiorentino autori e scrittori è stato pubblicato (editore Vallecchi) l'*Almanacco dei Visacci* per l'anno 1937, con i segreti gastronomici di Giovacchino.

Il Cav. Mazzoni fu uno dei primi a intuire che anche nei ristoranti eleganti, alla cucina prettamente locale devono esser vôlte le cure maggiori, in modo che, specie nei locali di lusso, emerga ciò che ai tempi di Hans Barth era piuttosto prerogativa delle bettole.

8) *Paszkowski.* – Con questo nome si intitola il grande caffè di piazza Vittorio Emanuele, dietro al quale, in questi ultimi tempi, in via dei Tosinghi, quasi di fronte a Giovacchino, si è inaugurato il ristorante omonimo, ambiente assai elegante, ben tenuto e ben condotto. Cibi arrosto e alla griglia. Questo locale sostituisce, in certo qual modo, il vecchio e ottimo Betti che gli sorgeva quasi accanto. Il Paszkowski è degno di raccogliere l'eredità.

9) *Algerino alla Loggia Teatina* (via Pescioni, 5). – Si chiama così dal nome del conduttore. Ristorante sorto negli ultimi anni, ottimo e decorosissimo. Lo chiamano anche « La Bianca »: ma « La Bianca » è un altro ristorante, poco discosto, in via Monalda, dov'era un tempo il signor Algerino; di qui l'equivoco.

10) *La Buca del Lapi.* – Così chiamata dal cognome dell'esercente che lo ha aperto, non molti anni fa, nei locali sotterranei del palazzo Antinori. Ben quotata. È vicina alla stazione: vi si accede da via Panzani, per via Rondinelli. È al principio di via Tornabuoni. Ne parla il Barth a pag. 92 dell'*Osteria.* Assai frequentata.

11) *Paoli.* – Il famoso Paoli, in via dei Tavolini, che è una laterale della via Calzaioli; centralissimo, con annessa pizzicheria. Fiorì in locale modestissimo, ove si mangiavano un tempo i celebri fagiuoli toscani, cotti « all'uccelletto » o altrimenti: ma il locale popolare venne restaurato e anche decorato da Galileo Chini, e nelle nuova veste la sua fama si accrebbe. Il fondatore Paoli ha ceduto il locale ad altri. Clientela ottima, che lasciò tracce sul famosissimo *album* di cui il ristorante si gloria. Ne parla il Barth a pag. 89 dell'*Osteria.*

12) *Nuova Toscana, o Beppino e Leone.* – In fondo a piazza della Signoria, N. 2. Ristorante ottimo, in lòcale decoroso. Cucina squisita.

13) *La Lina, già Spinelli.* – In via dei Lamberti, 3, vicino alla Posta, nella zona tranquilla e aristocratica del palagio dell'Arte della Lana. Locale raccomandabile, rimesso a nuovo. Buona cucina, con cuoco già di « Cencio ».

14) *Aglietti.* – Aperto altrove nel 1867 e vissuto crescendo in fama. Ora ha sede nella nuova piazza Vittorio Emanuele ed è il primo esercizio del genere trasferito fin dal 1891 nel nuovo centro. Il fondatore Giuseppe Aglietti, piemontese, venne a stabilirsi a Firenze — quando era capitale — dopo aver combattuto nelle guerre del 1859 e del 1866. Il Barth così ne parla nel suo *Est, est, est:* « Locale moderno, centrale ed elegante: vini fini e saporiti: buona clientela ».

15) *Sabatini Brunetto.* – Di fronte alla Posta, all'angolo fra via Pellicceria e via dei Lamberti. Da non confondersi col Sabatini di cui al N. 4. Cucina ottima.

Trattorie.

È difficile distinguere i ristoranti in categorie, perchè — spesso — gli ultimi sono i primi. Taluno, per esempio, non curandosi della minor ricercatezza delle decorazioni e del servizio, frequenta di preferenza i locali che sto per elencare come più modesti. In tutti, però, cucina ottima: straordinaria varietà di vivande, prezzi talora di stupefacente convenienza.

16) *Il Giglio rosso.* – Ottimo esercizio in via dei Panzani, al N. 5, non lontano dalla Stazione, sull'arteria principale che conduce a Santa Maria del Fiore.

17) *La Buca di San Giovanni.* - In fondo alla via dei Panzani e dei Cerretani, a fianco del Battistero. Locale da frequentare preferibilmente alla sera e di notte. Rimane aperto fino a notte tarda, perchè il giorno è superato da altri per migliori condizioni di luce (Piazza S. Giovanni).

....uno strumento musicalmente perfetto

MAGNADYNE RADIO

SV. 13 *l'apparecchio modernissimo plurionda, che oltre tutti i pregi elettrici ed acustici della grande classe, consente con il dispositivo Brevettato* **"Duotonal"** *l'interpretazione dei brani musicali*

18) *Campidoglio.* – In via del Campidoglio: centralissimo, nelle vicinanze di piazza Vittorio Emanuele. Lista copiosa di ottimi cibi. Vicino all'ingresso si vendono spesso ostriche ed altri frutti di mare.

19) *La Ceviosa.* – In via dei Tosinghi, 2, di fianco a Giovacchino e di fronte al Paszkowski. Buon ristorante, che trae esempio e incitamento dai due maggiori vicini. Il nome « Ceviosa » deriva dalla casa « Cerviosa », che un tempo spacciava in quel luogo prodotti del latte. Mutata destinazione al locale, se ne conservò il nome, togliendo una *r* per evitare l'uso indebito di un nominativo.

20) *Bianca Martelli.* – In via Monaldi, 4, vicinissimo a piazza Vittorio Emanuele. Simpatico ritrovo. Talvolta, tavolini all'aperto: buona cucina. Da non confondersi con l'Algerino alla Loggia dei Teatini, impropriamente chiamato anche « La Bianca ».

21) *Bertelli.* – Proprio di fronte alla Posta centrale: N. 4. Ambiente meno ampio del vicino Sabatini (N. 15); ma vi si sta benissimo. Lista copiosa.

22) *Comparini.* – All'imboccatura di via del Corso (16-18), ove il Corso fa angolo con l'arteria principale dei Calzaiuoli. Cucina ottima. Attiguo ad una lussuosa pizzicheria, intercomunicante, che concede di integrare con ghiottonerie d'ogni sorta la ricca lista di vivande.

23) *Oreste: Buca di Dante.* – In via Dante Alighieri, 13. Questo famoso ristorante e i due successivi, situati fra il corso e piazza della Signoria, e quindi centralissimi, sorgono nel più caratteristico viluppo di viuzze medioevali. Lista che ha spesso da 80 a 100 vivande. Bel locale sotterraneo, vasto, frequentatissimo. Prezzi molto miti. Ambiende decorosissimo.

24) *Al Pennello.* – Attiguo a Oreste (via Dante, N. 4). Si pretende, a credere a un passo del Vasari, che sia stato fondato nel Cinquecento da un pittore Albertinelli, il quale avrebbe abbandonato l'arte per far l'oste. Il locale ha anche uno sfogo all'aperto nella parte posteriore dell'edificio. Cucina ottima e a buon mercato (vedi Barth: *Osteria*, pag. 89).

25) *L'Antico Barile.* – Non lontano dai due precedenti (via dei Cerchi, 10). Ambiente simpatico, ma senza pretese. Cucina varia, buona e a prezzi onestissimi.

26) *Napoleone.* – Con giardino. Centralissimo: al principio di via de' Servi (N. 8), che si apre dietro l'abside del Duomo e che conduce alla SS. Annunziata. Ha giardino. Prezzi miti.

Trattorie più modeste.

27) *Roma.* – Via del Melarancio, all'angolo di piazza Aldobrandi. Vi si accede da via Cerretani.

28) *Valentino.* – Via dell'Ariento; di fronte al Mercato coperto. Buono.

29) *Emilia.* – Via dell'Ariento, di fronte al Mercato coperto: buono.

30) *Al Cinghiale.* – Vicino al Porcellino, in via Calimaruzza, che dal Mercato Nuovo, ove è il porcellino di bronzo, conduce in Piazza della Signoria.

31) *Alla Grotta Guelfa.* – Sotto i portici della Posta centrale, in fondo. Buono e centrale.

32) *Dalla Nandina.* – In via SS. Apostoli, 22, dove questa via fa angolo con Piazza SS. Trinità. Buono. Molto frequentato da studenti e artisti.

33) *Silli,* già *Fui.* – Via Condotta, N. 3. Centrale e buono. Eccellente vino di Montespertoli.

34) *Antico Fattore.* – Via Lambertesca. Eccellenti specialità, fra cui lo squisito « Cibreo » di rigaglie.

Trattorie sui viali e alla periferia.

35) *Alfredo.* – Al principio del viale Regina Vittoria, N. 1, dove fa angolo con la gran piazza Cavour. Vicinissimo al palazzo delle Esposizioni.

36) *Cesare.* – Viale Principessa Margherita, 34. Pur vicino a piazza Cavour e al luogo ove sorgeva il vecchio e glorioso ristorante Picciolo, ora scomparso. Ottima trattoria con diversi locali e giardinetto. Vi si sta benissimo. Ha una pizzicheria annessa.

37) *Pasquale.* – Via Firenzuola. A due passi da piazzale Berta. Con giardino. Buono.

38) *Alla Loggia.* – Piazzale Michelangelo, al punto culminante del viale dei Colli. Ottimo ristorante, condotto dal signor Lapi, fratello del fondatore della Buca del Lapi in Palazzo Antinori (N. 17). È situato in una delle migliori posizioni d'Italia: ciò basta a raccomandarne la frequenza, oltre alla bontà della cucina.

39) *Al Barile.* – Alle Cascine. Locale solitario, senza pretese. È in piazza del Re. Fa buoni affari il giorno dell'Ascensione, per la festa del grillo. Cibo rituale: l'agnello in tegame coi piselli.

Osterie.

Abbondano in ogni contrada: in molte si può mangiar bene; in tutte si trova vino ottimo di fattoria. Talora i prezzi ottimi compensano la modestia degli ambienti.

Fra le osterie che godono maggiore rinomanza, segnalo al forestiero non sdegnoso di semplicità le seguenti:

a) *Guido Campolmi,* detto anche il *Troia* e anche *Sostanza.* Non è cortese usare il primo di questi due nominativi, benchè anche il Mo-

nelli lo adoperi nel suo « *Ghiottone errante* », in cui varie pagine son dedicate a questa frequentatissima osteria. Vini squisiti e buona cucina casalinga. Squisiti gli arrosti allo spiedo; ottime sempre le bistecche. Questa osteria è in via del Porcellana (N. 31) presso la Stazione. Vi si giunge attraverso piazza Santa Maria Novella e via della Scala.

b) *Ottavio Turchi.* – In via del Proconsolo, N. 9, presso l'Hôtel Cavour. Angusta e sempre piena: chiusa tutte le feste. Buona cucina e buoni vini.

Rosticcerie.

Molte e ottime. Da novembre ad aprile vi si vendono l'àrista e i fegatelli allo spiedo; tutto l'anno, arrosti d'ogni natura: singolare il *roast beef.*

Al forestiero indico queste due rosticcerie, perchè più a portata di mano e indubbiamente fra le migliori:

1) *La Moderna.* – In borgo San Lorenzo, 15. Vi si accede da via Cerretani. Oltre al servizio di rosticceria, ottimi dolci sempre pronti; frittelle di mele, *krapfen,* bomboloni e simili.

2) *La Fila.* – In principio del Corso, al N. 14, a pochi passi da via Calzaioli. Antichissima: fioriva già nell'ora scomparso Mercato vecchio, e si crede che si chiamasse « Fila » perchè i clienti numerosi facevan fila aspettando.

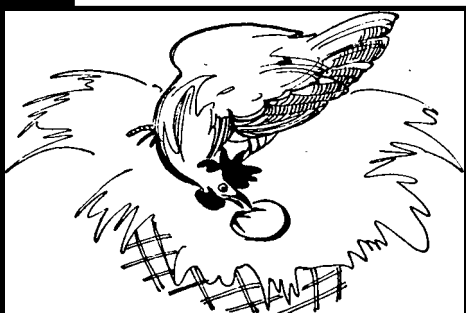
(Disegni di P. Bernardini)

R. PROTTI

domande e risposte

In presenza di fatti che ci toccano da vicino ed interessano la nostra salute o quella, per noi più cara, dei nostri figli non dovremmo lasciarci fuorviare da preconcetti, bensì dovremmo porre a noi stessi dei quesiti e cercare adeguate soluzioni. Ecco alcuni casi tipici di domande e risposte.

— Per qual ragione la gallina rompe qualche volta l'uovo dopo averlo deposto?

Perchè essa non trova nel cibo che le vien fornito i sali calcari indispensabili alla formazione del guscio dell'uovo: qualche volta essa lo depone senza guscio, ma il più spesso rompe a colpi di becco il guscio dell'uovo deposto ed ingerisce i

pezzetti provvedendo così per istinto il materiale che manca al suo organismo.

— Perchè i bimbi mangiano qualche volta terra o calcinaccio?

Non si tratta affatto di un'aberrazione del gusto, ma di un vero e proprio istinto che li spinge ad ingerire qualche cosa che contenga i sali di calcio che in quel caso sono deficienti, mentre sono tanto necessari allo sviluppo delle loro ossa, all'accrescimento ed al ricambio.

— Perchè i bimbi sono così ghiotti di zucchero e dolciumi da sfidare, pur di procurarseli, rimproveri, minaccie e castighi?

Perchè lo zucchero, alimento di prima necessità, è assolutamente indispensabile alla vita ed al funzionamento dell'organismo umano trasformandosi in alimento ed energia. Quanto maggiore è — come nel fanciullo — il lavoro organico e più energiche sono le funzioni, tanto più prepotente è l'istinto di procurare gli elementi mancanti o in difetto.

A dimostrare, sia pure indirettamente, come lo zucchero sia elemento necessario al bimbo basta il riferimento alla composizione del latte materno in cui esso entra, sotto forma di lattosio, nell'enorme proporzione del 67-68 per cento delle sostanze solide.

Nello stesso modo quindi che il saggio allevatore non uccide le galline che mangiano le uova,

ma fornisce loro un pastone contenente ossa tritate o fosfati minerali; nello stesso modo che in presenza di un bimbo che mangi calcinaccio, la giudiziosa mammina non sgrida nè minaccia, ma interpella il medico che provvede consigliando dieta o medicamenti opportuni, così i genitori non vedranno un vizietto da reprimere nell'incontenibile desiderio di dolciumi dei loro figliuoli ma piuttosto l'istinto, che poi altro non è che la voce della natura che reclama quanto le occorre.

CICLO-MOTO-TURISMO

Attrezzatura e primo allenamento.

È giunta la stagione favorevole alle scorribande cicloturistiche; in luglio, e soprattutto in agosto, i cicloturisti esplicheranno la loro attività, alla cui propaganda cerchiamo di giovare con le nostre note. Noi speriamo che sia possibile giungere, sia pure lentamente, a una discreta rinascita del cicloturismo. Dovesse anche trattarsi di un lieve risveglio, mette conto tuttavia che si facciano tutti i possibili tentativi. Da parte nostra, per fare qualcosa di più di una semplice propaganda articolistica, ci siamo adoperati per mettere i nostri Lettori cicloturisti in grado di soddisfare un desiderio che ci è stato più volte manifestato. Si tratta della possibilità di trovare pronta in commercio una bicicletta adatta all'impiego cicloturistico. Orbene, questo tipo di bicicletta esce da un'Officina di Parma (Chiari, borgo Posta, 8), che si rende così benemerita della causa cicloturistica (1).

La bicicletta (illustrata nella figura) è stata studiata allo scopo di riuscire in tutto adatta alle esigenze del cicloturista, e servire anche per l'uso cittadino, essendo munita all'uopo di un piccolo, ma pratico copricatena. Pur costruita con materiale scelto, non eccede tuttavia nel prezzo, che, infatti, è di poco superiore alle cinquecento lire per il tipo normale, come nella figura, tipo che però comprende il cambio a tendicatena con deragliatore. A richiesta, essa è provvista anche di fanaleria o finiture e montaggi *extra* (come i cerchi d'alluminio), dietro relativi supplementi. Il risultato è considerevole e testimonia la passione propagandistica del fabbricante, più che l'intento commerciale. L'iniziativa è poi tanto più lodevole in quanto è stata presa in tempi difficilissimi, dato il notevole rincaro dei pezzi per ciclo e la difficoltà enorme di trovarli, specie per quelli di qualità. Per le precise condizioni di vendita i Lettori potranno rivolgersi al costruttore. Veniamo ora ad una breve descrizione della macchina.

Le ruote (semiballon), sono del tipo più adatto, con cerchi di legno e coperture bicolori con fianchi bianchi e battistrada in para, della massima scorrevolezza. Il telaio (parte caratteristica di questa bicicletta) è costruito con tubazione speciale di tipo corsa, appositamente per le ruote semiballon (26 × 1 ½ × 1 ¾). Esso è stato disegnato dallo scrivente, in base alla sua esperienza personale e conformemente ai moderni criteri costruttivi delle Nazioni più progredite in questa particolare industria. In questo telaio si è particolarmente raccorciato l'interasse. In tal modo, esso raggiunge il miglior rendimento anche per la esatta e bassa posizione del pedaliere, ed è particolarmente vantaggioso in salita, dote di prima importanza per il cicloturista.

I mozzi, il movimento, la guarnitura e la serie sterzo sono di tipo leggero e di materiale speciale. Il cambio è il ben noto a tendicatena e deragliatore, integrato da una tripla corona (denti 16-18-20); l'ingranaggio è di 46 denti. A richiesta si forniscono anche altre dentature a piacere, come pure può essere montato il cambio automatico, compatibilmente con la possibilità di trovarne a disposizione sul mercato. La sella è del tipo «Superflex Sport», e si presenta confortevole anche al più esigente ciclista. Essa è a fusto rigido, ma flessibile (con mollette intere per tutta la lunghezza) e larga poco più di una sella da corsa. Perciò, pur essendo poco meno pratica di quest'ultima, è però assai confortevole. Essendo questo tipo di sella adatto a tutti, si può affermare che il problema della sella è stato così felicemente risolto. Il manubrio è di tipo sport, montato entro un prolungamento che ne consente una certa regolazione, secondo

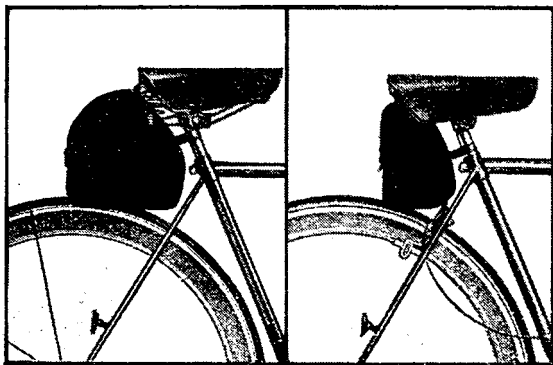
---

(1) I nostri Lettori si meraviglieranno forse di veder segnalati marche di biciclette e prezzi, giacchè questo non è nelle tradizioni del Touring. Ma in materia di ciclo-turismo dobbiamo constatare come le grandi Case non si interessino che di creare i tipi consueti di biciclette «strumento di lavoro». Evidentemente la produzione di tipi specializzati non ha per esse convenienza economica.

In Francia, ad esempio, l'industria di biciclette per ciclo-turisti, si è sviluppata assai più che da noi, ma prevalentemente anche colà se ne occupano piccole Case e non le grandi Ditte produttrici. In Inghilterra avviene invece il contrario.

Noi incoraggiamo, dunque, le modeste intraprese che dànno prova di buona volontà, pur declinando — s'intende — qualsiasi responsabilità circa le caratteristiche e le quotazioni della loro produzione.

la posa migliore che il ciclista intende assumere. I freni sono del miglior tipo e agiscono agli orli dei cerchi; i pedali del tipo a sega per potersi usare anche coi fermapiedi, e i parafanghi leggerissimi in alluminio lucido. La finitura è in nero o in colore a scelta tra il grigio perla e l'amaranto. Le parti lucide sono interamente cromate. Il peso è di circa un paio di chili superiore a quello di una normale bicicletta da corsa equipaggiata.

Uniamo una figura che illustra due tipi di borse applicate posteriormente alla sella. La loro praticità è documentata dal fatto che la maggior parte delle biciclette inglesi è venduta col tipo a destra montato in serie. Il

DUE COMODE E PRATICHE BORSE

tipo a sinistra, più ampio, è per uso cicloturistico. Anche su questi tipi di borse i Lettori ci hanno chiesto informazioni. Possiamo rispondere loro che si sta studiando la possibilità di fornirle unitamente alla bicicletta sopradescritta. Per chi deve trasportare un bagaglio più voluminoso servono meglio le ampie borse laterali di cui parlammo in altro numero della Rivista. Se lo spazio lo consentirà, daremo nel prossimo numero, i dati e le istruzioni necessarie a darne commissione.

Ed ora passiamo a qualche consiglio per i cicloturisti che intendono effettuare, in questa estate, qualche viaggio di notevole entità. È necessario che essi abbiano a trovarsi in buone condizioni di forma, e ciò non può essere frutto che di un sufficiente allenamento.

Chi ha possibilità e abitudine di praticare il cicloturismo a non lunghi intervalli, sotto forma di viaggi di una certa entità, magari crescente e progressiva, farà così un allenamento automatico, che avrà bisogno tutt'al più di un po' di disciplina, per unire al dilettevole l'utile. Questa disciplina consiste soprattutto in una certa gradualità. Limitarsi in principio, per accrescere gradualmente lo sforzo, ottenendo sempre qualche cosa di più.

Ma vi sono anche coloro che non dispongono se non di qualche ritaglio di tempo saltuariamente, e che tuttavia vorrebbero essere in grado di effettuare qualche lungo viaggio, non appena giungano le invocate vacanze estive. Sarà utile che essi pratichino il sistema di allenamento dei corridori ciclisti. Ma prima di dedicarsi a questo è bene che, avendone la possibilità, si servano della bicicletta per l'uso quotidiano. Faranno poca strada, ma sarà pur sempre qualcosa e si abitueranno, se non altro, a stare in sella senza stancarsi.

Poi devono dedicare i momenti liberi a un po' di vero allenamento. La parola non deve spaventare nè far pensare a un esercizio faticoso. Si tratta, anzi, di far poca strada (cominciando con pochissima), magari, se possibile, di buon mattino e su strada normalmente piana. Bisogna, però, adottare il più basso rapporto (ruota libera da 20 o 21 denti). Ove si disponga dell'utilissimo cambio di velocità, sarà una occasione di più per giovarsi dei suoi innumerevoli benefici. Il ritmo della pedalata è, così, assai celere, e ciò aiuta a fare quello che nel gergo ciclistico si dice il « fiato ». È ancor più indispensabile poi, sempre a questo scopo, qualche scatto e volata ogni tanto, senza stancarsi e nei limiti delle proprie forze. Le salite si possono evitare per qualche tempo; solo più avanti si potrà fare un po' di allenamento anche su di esse. Ma poichè oggi intendiamo occuparci del primo allenamento, a quello particolare per la salita potremo dedicare qualche nota in seguito.

Pedalando in allenamento, è bene non scendere mai di sella, allo scopo di abituarsi. Quest'abitudine è assai necessaria quando si percorrano distanze discrete, magari velocemente, su strade non sempre ottime, altrimenti si finisce col non essere più in grado di rimanere in sella, quando per condizioni muscolari si è ancora relativamente freschi. E non si dimentichi che questo allenamento non è mai eccessivo, perchè per abituarsi a stare in sella lungamente e senza fastidio alcuno occorre magari, a seconda della propria costituzione fisica, assai più di qualche mese.

Note pratiche: la sella.

Tre ragioni consigliano di dedicare all'argomento « sella » questa breve nota. In primo luogo, essa implica l'esame di problemi di capitale importanza, relativi sia al rendimento della pedalata e alla corretta posizione del ciclista, sia anche al *confort*. In secondo luogo, conseguentemente all'importanza suddetta, moltissimi sono i consigli che ci sono stati chiesti. In terzo luogo, ha

notevole valore la convenienza di pensare alla sella come problema a parte, anche prima di provvedere alla bicicletta.

La sella (non tanto diversamente di quanto avviene per un paio di scarpe) comincia a servir bene solo quando la si è sottoposta al necessario periodo di adattamento. D'altra parte, prima di avventurarsi a percorsi di qualche lunghezza, bisogna abituarsi alla sella, se questa è nuova, per non correre il rischio di viaggiare con più tormento che gioia.

A coloro che prima o poi si compreranno una bicicletta per fare del cicloturismo, noi consigliamo di cominciare col provvedersi della sella, di abituarsi ad essa e di adattarla in modo da averla pronta non appena acquisteranno la bicicletta, con la possibilità di poter usufruire subito di quest'ultima.

È questo il momento buono per « prepararsi » una sella da usare nella già inoltrata stagione.

L'usanza di dare alla sella una posizione per più motivi irrazionale è diffusissima. La sella deve essere anzitutto alta quanto consente la lunghezza della gamba, la quale deve distendersi quasi del tutto quando il tacco posa sul pedale. Pedalando, come è di rigore, con la punta, la gamba si distende nella misura massima utile, favorendo il rendimento.

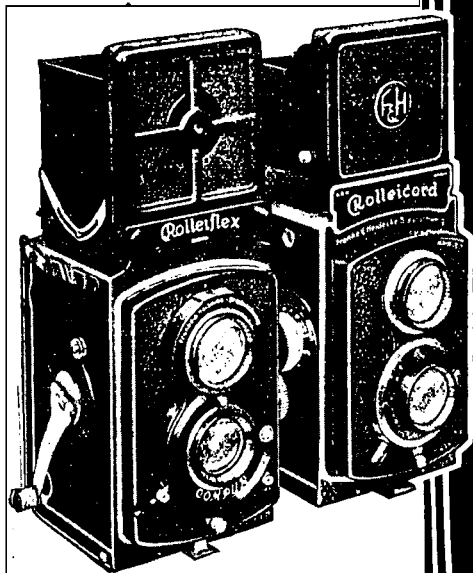
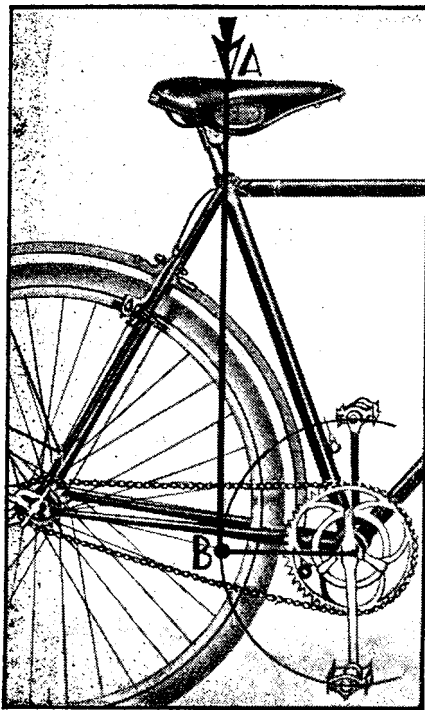
Nella figura si vede la corretta posizione della sella. Il centro ideale su cui poggia il peso del ciclista deve trovarsi circa sulla perpendicolare innalzata dall'estremo della pedivella rivolta all'indietro. Personalmente, consiglieremmo di situare la sella magari qualche centimetro più avanti (due o tre) e mai più indietro. Nella figura si vede che la sella è pressochè orizzontale; questa posizione va bene se il manubrio è molto basso e il ciclista deve perciò starsene molto chinato in avanti. Se il manubrio è normalmente più alto si può alzare alquanto la sella in punta.

Ripetiamo che il tipo migliore di sella, a nostro parere, è quello in cuoio, da corsa, a fusto senza molleggio. Chi stentasse ad adattarvisi, prima di passare a un altro tipo è bene cerchi almeno di insistere. La qualità ha però una importanza grandissima, e crediamo che veramente consigliabile sia il tipo « a lunetta oscillante », fabbricato dalla più nota casa italiana e che per qualità di cuoio può considerarsi simile alla nota sella inglese, un tempo fra noi molto diffusa.

Per coloro che vogliono qualcosa di più confortevole la stessa casa produce il tipo « Superflex Sport » (illustrato sulla bicicletta presentata in questo Numero), stretto, con fusto rigido e leggero in tondino d'acciaio, ma flessibile, cioè con mollette sotto la copertina. Essa ha anche il pregio di avere le mollette continue dalla punta alla parte posteriore, e ciò si risolve in un *confort* maggiore. Questi sono i due tipi di sella che consigliamo ai cicloturisti in seguito alla nostra esperienza.

Conversazione coi Lettori.

Cominciamo le nostre conversazioni mensili con un piccolo quesito interessante, che non ci affatica troppo per la soluzione, perchè la ricaviamo da alcuni dati interessanti offerti da un giornale francese.

Come si può calcolare — ci chiede un Lettore — *la forza esercitata sul pedale da un ciclista che percorre una salita di una certa pendenza?* Supponiamo, dunque, che il ciclista ascenda un'érta inclinata del 10 % (10 cm. per

LA PIÙ RAZIONALE POSIZIONE DELLA SELLA

metro), percentuale che per il cicloturista medio è fortissima. La sua velocità (nel caso di un asso della montagna) è, mettiamo, di 3 metri al secondo, cioè di 10 km. e 800 m. all'ora. Egli si innalza, dunque, di 30 cm. per secondo. Alla ruota motrice la forza traente (sulla gomma) deve essere di 8 kg. Per trovare la forza corrispondente applicata al pedale basta eguagliare il lavoro effettuato dalla forza di 8 kg. a quello effettuato dalla pressione del piede sul pedale durante un giro. Con una pedivella di 165 mm. e una ruota del raggio di 35 cm., il calcolo è facile, ammettendo una moltiplica di 2,33 (cioè la ruota fa 2,33 giri mentre il pedaliere ne fa uno), che corrisponde a uno sviluppo di circa m. 5,10 per pedalata (rapporto ovviamente troppo alto per il cicloturista). Si trova così che la forza sul pedale deve essere di circa 39 kg. Ma tale calcolo suppone che l'efficacia dello sforzo esercitato sul pedale sia costante per tutta la semicirconferenza percorsa dal pedale stesso. Ora, non è così, perchè il ciclista calca sul pedale solo per circa un quarto di giro, quando la pedivella è in avanti. In queste condizioni lo sforzo massimo deve arrivare a 60-65 kg. Esso diviene, dunque, dello stesso ordine di grandezza, circa, del peso del ciclista, il quale, se non vi fosse la reazione sul manubrio (le braccia fanno da tiranti), si solleverebbe dalla sella.

Bisogna ancora segnalare che la conformazione muscolare del ciclista (lunghezza della coscia, della gamba, ecc.), lo rende adatto a sostenere una data frequenza più o meno rapida; da ciò l'importanza della scelta del rapporto che, pur variando entro limiti definiti, sarà diverso dall'uno all'altro pedalatore.

Ed ora esaminiamo due domande tra quelle rivolteci con maggiore frequenza.

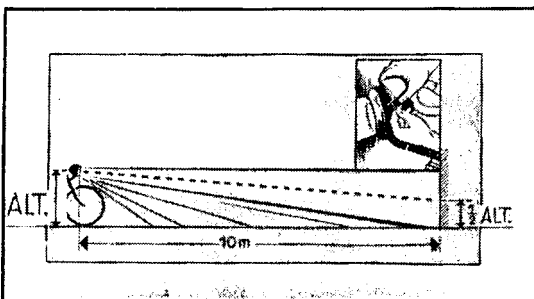
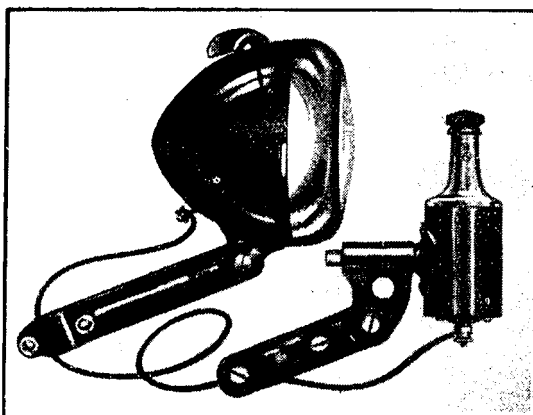
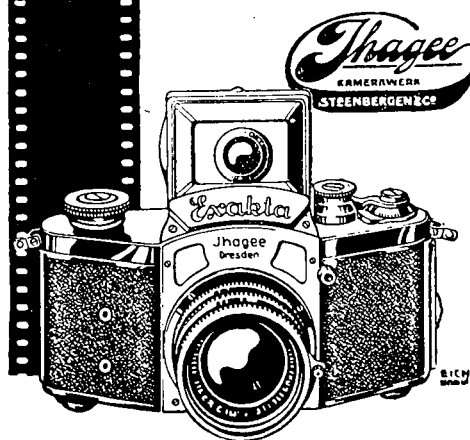
Come deve alimentarsi il cicloturista? Giova ripetere che una regola fissa non esiste e che è molto importante questo: mantenersi sempre moderati, non tanto circa la quantità degli alimenti, quanto alla regolarità. È bene mangiare con una certa frequenza, assecondando, senza eccedere, il non lieve appetito (per usare una parola moderata) che l'esercizio ciclistico risveglia. Pasti frequenti (solo un paio, però, completi), senza troppa sosta dopo di essi. Dove, invece, occorre una vera moderazione è nelle bevande. Pur tenendo conto che la forte traspirazione richiede la reintegrazione del liquido evaporato, occorre ricordare che l'eccessivo bere può accentuare

questa traspirazione, con gli inconvenienti (in prima linea l'eccessivo sudore) che ne derivano.

Tornando all'alimentazione, una cosa è da aggiungere: che bisogna badare di non farsi sorprendere dalla fame; in questo caso, bisogna fermarsi a mangiare se e appena se ne abbia la possibilità (viaggiando di notte, specie se tutta la notte, bisogna avere qualcosa con sè). È noto, infatti, con quanta frequenza si dia il caso, nelle corse ciclistiche, del corridore arrestato dai « morsi della fame » (è la frase usata nel linguaggio sportivo). Il cicloturista faccia, dunque, attenzione, perchè, non ostante la sua previdenza, sarà abbastanza spesso sorpreso dal bisogno di mangiare.

Ultima domanda (per questa puntata): *Come attrezzarsi per aver luce sufficiente a viaggiar di notte?*

Questa preoccupazione è un po' comune a tutti i cicloturisti perchè, anche a voler viaggiare soltanto di giorno, la qual cosa è normalmente preferibile, accade spesso di arrivar tardi alla sosta o alla mèta. Con una luce scarsa, gli ultimi chilometri (pochi o molti che siano) percorsi, diventano una pena, mentre potrebbero essere piacevoli per la varietà.

Per dare una risposta precisa e concreta abbiamo studiato e provato alcuni tipi di impianto a dinamo, tra i quali consigliamo il tipo illustrato in figura (Bosch, con dinamo piccola della potenza di 3 watt). Questo impianto riunisce tutti i requisiti che si richiedono per l'uso cicloturistico. Dà una luce potente (3 watt, 0,50 amp.), pur avendo una dinamo piccola e leggerissima (mezzo chilo circa, contro più di 800 grammi che normalmente pesano le dinamo di pari potenza). Il faro ha la lampada centrale che funziona con la dinamo (6 volta) e quella superiore (di 3,5 volta), totalmente indipendente, che si accende con la pila a secco contenuta nel faro stesso. In tal modo si può disporre di luce ausiliaria nelle fermate, in caso di riparazioni, ecc. La dinamo va applicata di preferenza alla forcella anteriore (a destra), dove si può agevolmente attaccare e staccare, usando l'apposito pedalino per l'innesto.

Nel montare un impiantino occorre avere l'avvertenza di: stabilire bene i contatti di massa della dinamo e del faro; badare che la conduttura sia bene isolata; mettere la dinamo in posizione razionale: l'asse di rotazione deve passare per il centro della ruota, e la rotellina deve appoggiare lateralmente alla gomma, non più in alto, al principio del battistrada, perchè in questo caso, quando c'è fango, la rotellina slitta e la luce si attenua; infine, bisogna dare al faro il giusto orientamento. Per fare questo (vedi figura), bisogna controllare che, a 10 metri di distanza, il centro del fascio di luce cada a metà altezza di quella del proiettore. Raccomandiamo poi vivamente di completare l'impianto col regolamentare fanalino rosso posteriore, il quale rappresenta una sicurezza per gli altri e soprattutto per il cicloturista.

Quanto a manutenzione, c'è poco da dire. Usata con scarsa frequenza, come è il caso normale del cicloturista, la dinamo non richiede lubrificazione; usandola molto, si potrà lubrificare con alcune goccie d'olio da macchina da cucire, una o due volte all'anno.

Con una dinamo di forte potenza e un faro a parabola ben studiata (come nel caso dell'impiantino citato), a velocità discreta (sopra i 20 km. orarî, da chiunque facilmente mantenibile), la facciata bianca di una casa è visibile a 400 metri; una sbarra da passaggio a livello, bianca e nera, a 300. Considerato che la diffusione laterale della luce è ottima e che anche a velocità ridottissima (in curva) la luce prodotta è sempre notevole, così attrezzati si può viaggiare con sicurezza, e l'antico adagio « peggio che andar di notte », perde, in questo caso, il suo significato.

La scelta dell'itinerario.

Se è purtroppo vero che i non numerosi cicloturisti italiani mancano dell'attrezzatura e soprattutto dell'assistenza di cui possono giovarsi i loro colleghi stranieri, è altrettanto vero che le bellezze naturali a loro disposizione sono assai superiori. Sarà, dunque, molto facile trovare un meraviglioso itinerario lungo il quale trascorrere alcuni giorni di lieto peregrinare ciclistico. Il « bel paese » ne è ricchissimo e, tutt'al più, potrà restare al turista l'imbarazzo della scelta.

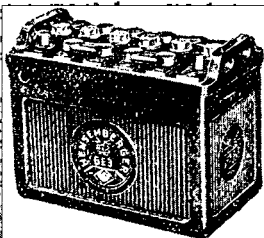
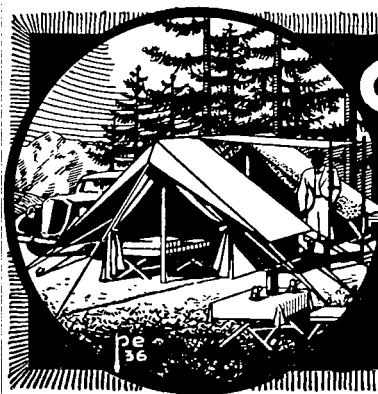
Abbiamo descritto un itinerario nella regione delle Dolomiti, e lo consigliamo non solo a coloro che, non essendo lontani dalla zona, vi possono accedere direttamente in bicicletta, ma anche ad altri che possono servirsi della ferrovia.

Numerose altre zone sono attraenti per il cicloturista: per rimanere nell'Italia settentrionale, ecco altri quattro itinerarî interessantissimi: 1º in Val d'Aosta e adiacenze; 2º nella regione dei Laghi; 3º nella Carnia e nella Venezia Giulia; 4º lungo i passi dell'Appennino tosco-emiliano. Valicando l'Appennino, troviamo regioni attraentissime: la Riviera Ligure, la Toscana e l'Umbria, il Lazio e l'Abruzzo. Per i cicloturisti dell'Italia meridionale, o per quelli che avessero la possibilità di visitarla pedalando, ottimi centri di escursioni potrebbero essere la Campania, la Basilicata, le Puglie e la Calabria. E perchè non varcare il mare e passare in Sicilia o in Sardegna?

Qui giova fermarci, perchè è certo prematuro parlare di cicloturismo nelle terre dell'Impero. Ma in un futuro non lontano, quando la rete stradale sarà colà ampliata e completata, l'umile bicicletta potrà anch'essa trascorrere, a scopo turistico, per quelle terre innalzate alla gloria dal valore dei soldati italiani.

Il campo è per ora aperto unicamente a qualche ardimentoso pioniere, che voglia contribuire alla prima propaganda della bicicletta, che anche in quelle terre potrà avere un giorno utile impiego.

Non ci resta che da augurare il buon viaggio a tutti gli Amici cicloturisti.

e. cap.

Si corre il Giro di Francia.

Dal Giro d'Italia al Giro di Francia: ecco la sintesi dell'attuale periodo della stagione ciclistica italiana. A un mese di distanza dalla chiusura della nostra massima corsa a tappe, un gruppo di corridori italiani ha preso il via per la più lunga corsa del mondo, animato dai più serî e fondati propositi di riportare al massimo fulgore il ciclismo italiano, oggi in pieno fervore di rinnovamento. Abbiamo già messo in evidenza lo spirito nuovo che presiede alla disputa delle nostre maggiori corse e che ha trovato la più larga eco nel popolo. L'esperienza del recente Giro d'Italia ha confermato che il ciclismo è lo *sport* popolare per eccellenza, poichè il fascino della prova atletica è reso accessibile alle masse attraverso il mezzo meccanico col quale si esplica. La bicicletta, perfetto strumento sportivo, si identifica con l'economico mezzo di trasporto quotidiano e con la fedele compagna delle gite e degli svaghi domenicali.

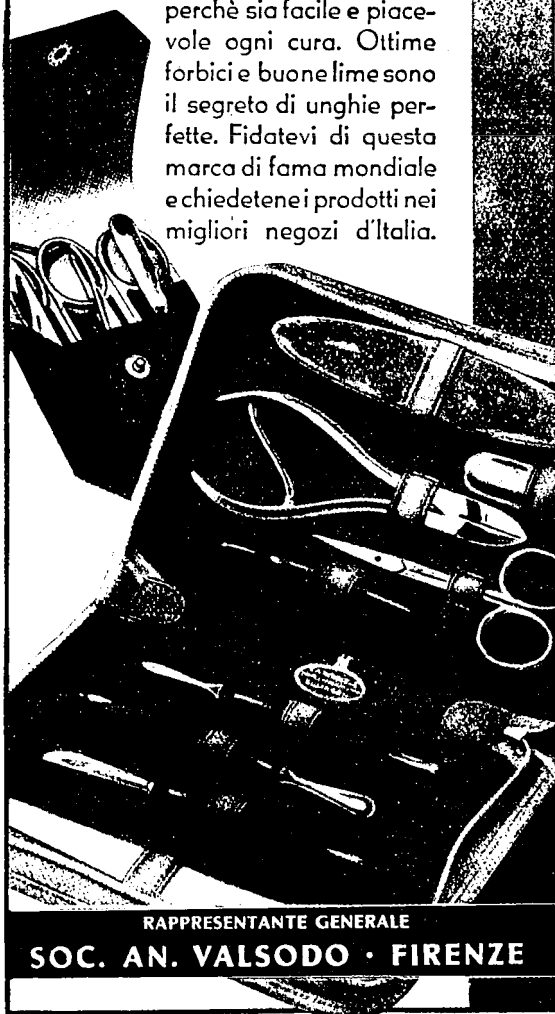
Il nuovo regolamento del Giro d'Italia, salvo qualche neo, come ad esempio quello della suddivisione delle tappe giornaliere, apparso inutilmente artificioso, ha fatto eccellente prova. Soprattutto la formazione dei gruppi ha offerto costante alimento alla lotta, e se qualche circostanza ha affievolito nelle ultime tappe la competizione agonistica, nondimeno questo venticinquesimo Giro d'Italia rimarrà uno dei più belli e dei più significativi della lunga serie ormai tradizionale. Forti dell'esperienza fatta, animati da una passione che non conosce stanchezze ed abbandoni, gli organizzatori possono serenamente ed operosamente dare l'appuntamento a tutti gli sportivi d'Italia per il maggio dell'Anno XVI.

Tra il Giro d'Italia e il « Tour » si è innestato il Giro di Germania, al quale pure gli Italiani hanno dato il loro contributo. Così su tutte le strade di Europa il nostro ciclismo, con i suoi campioni vecchi e nuovi, afferma la pienezza delle sue energie e la potenza della sua organizzazione.

A proposito di ciclismo germanico, ci sembra interessante riferire, anche se non vi è alcuna relazione con il movimento sportivo, che una recente statistica ha appurato nel Reich la presenza di 17 milioni di ciclisti, il che vorrebbe dire che su ogni quattro abitanti, ce n'è uno che va in bicicletta. Si comprende come, in simili circostanze, l'industria del ciclo occupi un posto considerevole nel quadro dell'economia germanica. La produzione si aggira sulla misura di due milioni di esemplari all'anno, con impiego di 12 mila tonnellate di acciaio e 5200 tonnellate di gomma. Gli operai occupati nell'industria sono 170 mila.

Parlare di decadenza del ciclismo di fronte a queste cifre e mentre in molti Paesi, come ad esempio in Francia, si insiste per rendere obbligatorio l'insegnamento dell'uso della bicicletta a tutti i ragazzi delle scuole, è assolutamente fuori luogo.

Motori sul Naviglio.

Il vecchio Naviglio dei Milanesi è ringiovanito al rombo lacerante dei motoscafi e dei fuori bordo che hanno preso parte alla gara di regolarità Milano-Abbiategrasso. Era la prima volta che gli scafi a motore solcavano le lucide acque del canale lombardo, e la manifestazione ha richiamato sulle due rive del Naviglio una folla di centomila persone, conferendo alla competizione motonautica una grandiosa popolarità. Evidentemente Milano palpita di repressi desiderî nautici: è bastato l'annunzio di una riunione velica all'idroscalo per popolare l'orizzonte di Lambrate di centinaia di candide vele. L'assunzione del Naviglio a pista motonautica ha trovato il più affettuoso consenso delle folle. Il fatto è significativo, poichè non interessa soltanto il movimento sportivo, ma involge soprattutto nuovi elementi

di carattere turistico che possono e debbono portare alla completa valorizzazione delle nostre superbe vie d'acqua. La Pavia-Venezia, intanto, con i suoi nuovi primati e la sua schietta competizione sportiva, ha segnato un notevole successo, che costituisce un passo avanti nell'auspicata ripresa delle forze motonautiche nazionali.

Da Milano a Taranto in 12 ore.

La Milano-Taranto ha visto l'affermazione della Guzzi: Sandri e Pagani hanno vinto le due classi del gruppo delle motociclette da corsa; Prini si è imposto fra le macchine di serie; Bandini ha dominato tra i motocarrozzini. Una gamma di risultati, una scala di vittorie che meglio non potrebbe mostrare l'alto grado di perfezione tecnica e costruttiva della nostra produzione. L'esame dei risultati numerici, anche ad una analisi superficiale, è sorprendente: il vincitore ha superato su 1300 chilometri la media di 104 all'ora; è andato da Milano a Taranto in poco più di 12 ore, sebbene le condizioni atmosferiche, sul tormentato percorso, non siano state sempre le più favorevoli. Non è di buon gusto far confronti con l'automobile o col treno, tanto più che oggi c'è anche l'aeroplano; ma, comunque si vogliano apprezzare gli elementi del successo — la classe del pilota (indubbiamente, uno dei migliori italiani), il valore della macchina (quella stessa due cilindri a telaio elastico che al Tourist Trophy ha demolito l'orgoglio dell'automobilismo britannico), le mirabili condizioni della rete stradale e la perfetta organizzazione del traffico — il risultato, a questo primo esperimento, rimane sbalorditivo.

Nè meno sorprendente si deve considerare l'esito delle macchine di serie; Prini è giunto da Milano a Taranto a 96 chilometri e mezzo di media; Bandini ha marciato con un motocarrozzino a oltre 82 chilometri all'ora. E se passiamo ad esaminare la prova dei giovani, dei corridori di seconda e di terza categoria, non rimaniamo meno ammirati: Campanelli, con la Guzzi mezzo litro, a quasi 90 di media; Ranieri, con la Benelli 250, a 80 di media, distaccato di meno di mezz'ora dal vincitore della stessa classe con macchina da corsa; e Mantelli, pure sulla motocicletta pesarese da un quarto di litro, a 73 di media; senza contare che proprio questi concorrenti hanno dovuto partire, per esigenze organizzative, a notte alta da Milano e percorrere alla luce dei fari il tratto Milano-Firenze. La prova delle macchine di serie è stata veramente lusinghiera, splendente documento della qualità della costruzione italiana, rappresentata oltre che da Guzzi, Bianchi (Serafini, terzo assoluto nella massima categoria, è stato sempre a ridosso del vincitore), Benelli e Gilera, da Taurus, Mas, Sertum, Astra.

Una prova come la Milano-Taranto onora il motociclismo italiano, illumina tutta una stagione di attività. Si è vinta una difficile battaglia tecnica, sportiva, propagandistica. I costruttori hanno avuto il loro premio ed hanno tratto anche preziosi insegnamenti. Più di una prevenzione deve essere oggi caduta anche presso i più pervicaci increduli delle possibilità pratiche della motocicletta. Dobbiamo augurarci fervidamente che il buon seme non vada disperso, che l'esperienza compiuta sulle strade della Milano-Taranto possa, con le necessarie semplificazioni e gli opportuni adeguamenti alle esigenze ed alle disponibilità dei compratori, tradursi nella produzione commerciale, rifiorire sul mercato di vendita, fruttificare nel campo del turismo.

Estate motociclistica.

Sulle strade battute dal solleone si intensifica l'attività motociclistica. Lo sport, uscito dalla superba prova della Milano-Taranto, trova impegnati i nostri campioni sulle strade italiane ed estere, mentre raduni, gare di regolarità, corse per macchine in serie, manifestazioni di dopolavoristi, di goliardi, di giovani fascisti alimentano il movimento agonistico, preparando nuove falangi di appassionati.

C. cc.

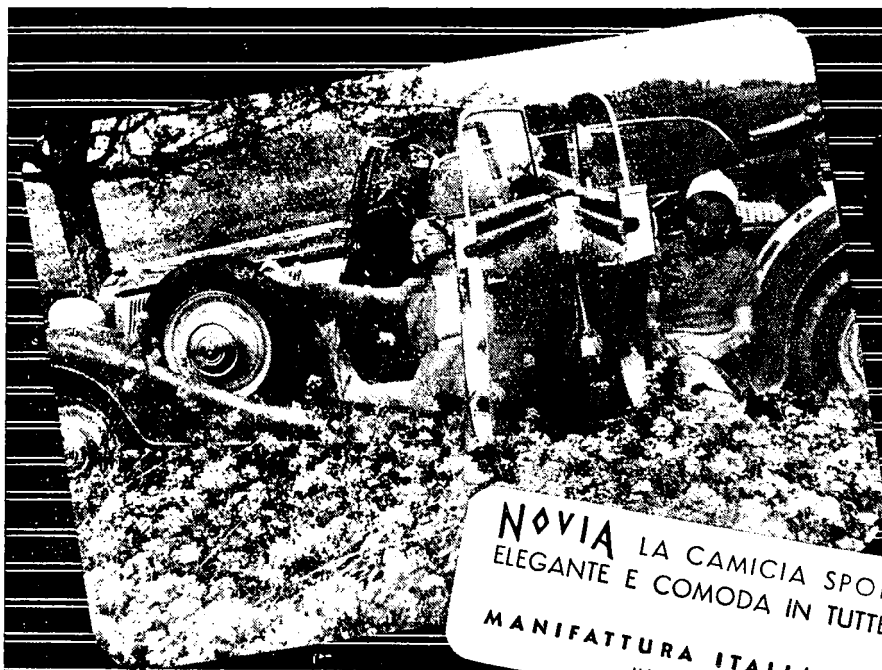
COMUNICAZIONI

Progressi tecnici e risultati di bilancio della gestione delle Ferrovie dello Stato.

Un quadro assai soddisfacente dello sviluppo dei servizî ferroviarî e dei risultati economici ottenuti nella gestione delle Ferrovie dello Stato ha potuto tracciare S. E. Benni, Ministro delle Comunicazioni, parlando in Senato sullo « Stato di previsione della spesa del Ministero delle Comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI ». Il bilancio 1935-36, per il quale era stato previsto un disavanzo di 900 milioni, si è chiuso con un *deficit* di soli 350 milioni, e il bilancio 1936-37 non si chiuderà in pareggio, come era stato previsto, ma presenterà un avanzo superiore ai 150 milioni. Tali risultati si sarebbero conseguiti in parte mediante economie di gestione, in parte grazie all'aumento del traffico. Nei primi dieci mesi dell'esercizio 1936-37, si può constatare un aumento del 17 % nel numero dei biglietti venduti rispetto all'esercizio 1932 e del 10 % rispetto all'esercizio 1934-35. Considerando poi i risultati dei prodotti complessivi del traffico nello scorso aprile, si sono avuti circa 52 milioni in più dell'aprile 1936, 150 milioni in più dell'aprile 1935, 102 milioni in più dello stesso mese 1934, 86 milioni in più dello stesso mese 1933, e rispettivamente 74 e 21 milioni in più dello stesso mese degli anni 1932 e 1931. Questi risultati appariscono specialmente soddisfacenti se si confrontano con quelli della gestione delle ferrovie francesi, il cui *deficit* è salito da 7 miliardi nel bilancio 1936, a 9 miliardi nel bilancio 1937. È uno sbilancio che rappresenta una perdita di un milione di franchi per ciascuna ora della giornata. Inoltre, il risanamento del nostro bilancio ferroviario si è potuto ottenere senza aumento di tariffe, tanto che oggi, a parità di percorso, si spende poco più della metà della spesa che occorreva nel 1914. Inoltre, in questi ultimi anni il pubblico è stato favorito con l'istituzione di tariffe speciali ridottissime, che hanno lo scopo di facilitare l'afflusso dei forestieri, di indurre gli Italiani ad aumentare il numero dei loro viaggi, e che rispondono a speciali esigenze sociali.

Fra i progressi tecnici compiuti dalle FF. SS., S. E. il Ministro ha messo specialmente in evidenza l'elettrificazione attuata finora su 3912 chilometri, e che nel 1939 raggiungerà i 5120, ponendo le ferrovie italiane in testa a quelle di tutto il mondo rispetto all'elettrificazione. Così saranno resi più rapidi i servizî. Il viaggio da Roma a Reggio, che nel 1894 veniva effettuato in 21 ore, e nel 1929 in 15 ore, ora potrà essere effettuato in 10 ore e mezzo, ed in circa 8 ore e mezzo allorchè si disporrà delle automotrici elettriche. Con l'impiego di tali mezzi si potrà compiere il percorso Bologna-Siracusa (km. 1279) in circa 16 ore.

Rispondendo al Senatore Gallenga, il quale aveva osservato che nei caffè delle stazioni ferroviarie e nelle carrozze ristorante i prezzi sono troppo elevati, il Mi-

nistro Benni ha dimostrato che le FF. SS., anche per la gestone di questi servizî, è guidata solo dal concetto di rispondere alle comodità del pubblico. Si è verificato qualche caso di canoni affittuarî troppo elevati per la gestione di questi caffè; ma ciò è derivato dalle offerte liberamente fatte dai concorrenti nelle gare, ed in qualche caso, come a Milano, dopo un anno di gestione, si è rettificato il canone, sostituendo ad esso un sistema di percentuale sugli introiti netti. Quanto ai prezzi, i criterî seguiti sono i seguenti: i caffè-ristoratori di stazione devono adottare i prezzi degli esercizî di città di pari categoria. Per le carrozze ristorante, il prezzo di L. 16 per il pranzo non è certo superiore a quello che si pratica in qualsiasi ristorante di prima categoria, a parità di trattamento.

S. E. il Ministro Benni faceva poi un rapido accenno al problema dei combustibili, cui è strettamente legato quello dei trasporti: dal 1935, l'Azienda Italiana Petroli ha iniziato lo sfruttamento dei campi petroliferi di Albania, e nello stesso anno venne istituita l'Azienda nazionale idrogenazione combustibili, per la produzione di carburanti sintetici, il cui programma contempla in un primo tempo la costituzione di due stabilimenti da erigersi a Bari e a Livorno, e in un secondo tempo la costruzione di un terzo impianto per il trattamento dei combustibili solidi.

Passando, poi, alle ferrovie esercite dall'industria privata e alle tramvie extraurbane, il Ministro non potè che constatarne il declino, dovuto al fatto che esse svolgono la loro attività entro raggi di percorrenza limitati, e influenzabili al massimo dalla concorrenza dei servizî su strada. Perciò gradatamente si viene attuando un piano di sostituzione dei servizî ferroviari locali o tramviarî con servizî automobilistici o filoviarî. Un disegno di legge è stato anzi predisposto per il massimo sviluppo degli impianti filoviarî, che consentono un largo uso di energia elettrica, in sostituzione dei combustibili di importazione. Così pure è stata sospesa e revocata in alcuni casi la concessione per l'impianto di nuove ferrovie, in luogo delle quali sono stati istituiti servizî automobilistici.

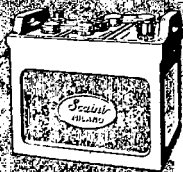
Elettrotreni ed autotreni sulle nostre Ferrovie.

Gli *elettrotreni*, come era stato annunziato, hanno fatto la loro comparsa sulle nostre linee il 22 maggio, con l'andata in vigore delle modificazioni di orario, dimostrando fin dai primi giorni di corrispondere pienamente all'aspettativa che avevano suscitato. Rapidità, comodità, praticità e progresso: ecco i termini nei quali si può compendiare questa innovazione.

Che cosa sono gli *elettrotreni*? Sono dei complessi ferroviarî, a cassa metallica completamente saldata, composto ciascuno da tre carrozze su quattro carrelli: la carrozza intermedia non ha carrelli propri, ma poggia sui carrelli contigui delle due carrozze poste alle estremità. Data l'elevata velocità, la sagoma aerodinamica delle carrozze è stata studiata in modo da ridurre, quanto più è possibile, la resistenza dell'aria al moto del treno. I finestrini sono fissi, ma un impianto automatico per il condizionamento dell'aria assicura la circolazione di essa e regola la temperatura nell'interno dell'elettrotreno. Spessori di gomma, disposti ovunque occorrono, attutiscono i rumori e assorbono le vibrazioni. L'elettrotreno è stato predisposto per 94 viaggiatori: originariamente si erano previsti 35 posti di 1ª classe (vettura centrale) e 59 posti di 2ª classe (due vetture estreme); ma l'elettrotreno che circola attualmente sul percorso Bologna-Firenze-Roma-Napoli ha solo posti di 1 classe. Questo nuovo tipo di treno contiene, inoltre, una cucina con dispensa, quattro ritirate con toeletta, due cabine per il personale di condotta. L'equipaggiamento elettrico è costituito, fra altro, da sei motori di trazione, della potenza complessiva in servizio continuo di 900 kw.

Ecco l'orario dell'*elettrotreno:*

Stazione		Ora	Stazione		Ora
Bologna	part.	15.50	Napoli P. G.	part.	10.10
Firenze	arr.	16.45	Napoli M.	part.	10.20
Firenze	part.	16.50	Roma Termini	arr.	12.15
Roma Termini	arr.	20 —	Roma Termini	part.	12.25
Roma Termini	part.	20.08	Firenze	arr.	15.35
Napoli M.	arr.	21.58	Firenze	part.	15.40
Napoli P. G.	arr.	22.06	Bologna	arr.	16.35

Le norme di ammissione dei viaggiatori negli *elettrotreni* sono quelle stesse che regolano l'ammissione dei viaggiatori nei treni *rapidi:* i viaggiatori debbono, cioè, essere muniti di biglietti validi per i treni diretti e pagare inoltre un supplemento pari al 15 % del prezzo di un biglietto a tariffa ordinaria differenziale. Ne sono esenti i Senatori e Deputati, i possessori di biglietti gratuiti di 1ª classe (ad eccezione dei membri delle famiglie degli agenti ferroviari in attività di servizio o in quiescenza del grado VII ed inferiori) ed i possessori di biglietti gratuiti di 2ª classe serie AL, AT e BO o di biglietti di servizio serie AS e BS di 2ª classe, nonchè i possessori di biglietti turistici di libera circolazione che vengono rilasciati agli stranieri e agli Italiani residenti

all'estero. Il supplemento può essere pagato sia presso le biglietterie di stazione e le agenzie, sia in treno.

Con questo favorevole trattamento tariffario l'Amministrazione italiana ha voluto evidentemente favorire l'utilizzazione degli *elettrotreni*, non conferendo loro caratteristiche di treni di lusso.

Ma mentre sono stati istituiti i primi *elettrotreni*, con la promessa di vederne circolare fra non molto anche altri su altre linee, si è taciuto per ora degli *autotreni*, quantunque sia noto, per notizie comparse su giornali e riviste, che sono già stati fatti esperimenti in materia. Secondo queste notizie, l'*autotreno* articolato delle F.S., anch'esso a forma aerodinamica come gli elettrotreni, sarebbe parimenti composto di tre vetture, con 36 posti di 1ª classe nella vettura centrale e 42 complessivamente di 2ª classe nell'ultima vettura La prima vettura sarebbe esclusivamente riservata ai servizi, con scomparto di guida pel motore, gruppo per la produzione dell'energia elettrica e dell'aria compressa, scomparto postale, cucina e dispensa con frigorifero, gabinetto e ripostiglio per il personale. L'autotreno, capace di raggiungere la velocità di km. 162 all'ora, è azionato da due motori Fiat a ciclo Diesel di 12 cilindri. Tutta la carrozzeria è completamente metallica. Come l'elettrotreno, l'autotreno viaggia con i finestrini chiusi e perciò è provvisto di un impianto automatico di condizionamento d'aria.

Attendiamo fiduciosi anche questa innovazione.

Nuove agevolazioni per i viaggiatori che si recano alle fiere e ai mercati.

Riproduciamo qui appresso il testo del decreto interministeriale col quale si concedono nuove agevolazioni ai viaggiatori muniti di biglietti a riduzione (50 %) per fiere e mercati.

« Le spedizioni di pollame, conigli, agnellini ed altri « simili animali, presentate dai viaggiatori muniti di « biglietto di andata-ritorno per fiere e mercati, ovvero, « purchè si tratti sempre di spedizioni eseguite tra loca- « lità per le quali ha luogo il rilascio dei detti biglietti « di andata-ritorno, da viaggiatori muniti di biglietto di « abbonamento, si tassano sul peso reale diminuito di « 10 kg.; le spedizioni fino a 10 kg. sono esenti da qua- « lunque tassa di porto, ma soggette al pagamento di « un diritto fisso di L. 1. Non è ammessa la presenta- « zione, da parte di uno stesso viaggiatore, di più di una « spedizione. Le spedizioni di animali in parola sono « escluse dall'inoltro con le automotrici e con i treni « leggeri ».

Apertura all'esercizio della linea Fidenza-Salsomaggiore e della stazione di Salsomaggiore.

Il 21 aprile scorso è stata inaugurata la linea Fidenza-Salsomaggiore e nel giorno successivo è stata aperta al servizio pubblico. Per i trasporti di viaggiatori e di bagagli sono state estese alla nuova linea le tariffe e condizioni in vigore sulle altre linee delle Ferrovie dello Stato, comprese quelle relative alle « concessioni speciali » e al « Regolamento dei trasporti militari ». Agli effetti del computo del prezzo dei biglietti di abbonamento ordinari la linea viene considerata di seconda categoria. I biglietti di abbonamento per l'intera rete, quelli speciali delle serie I, II, II bis, V, V bis, VI, XI, XIII, XVII e XXIV, quelli regionali comprendenti l'Emilia, i biglietti di libera circolazione valevoli per le zone I, II, III, nonchè i biglietti turistici di libera circolazione sono valevoli per la nuova linea senza aumento di prezzo. I biglietti di andata-ritorno stagionali

per stazioni termali vengono rilasciati, nel periodo dal 20 giugno al 20 settembre, direttamente fino a Salsomaggiore, mentre negli anni scorsi si rilasciavano fino a Fidenza.

Treni popolari.

Quando questo numero della Rivista apparirà, molti treni popolari come negli anni scorsi avranno già percorso le linee italiane. L'organizzazione quest'anno è stata particolarmente curata, traendo vantaggio dall'esperienza degli scorsi anni. Nuove semplificazioni ed agevolazioni sono state introdotte in questo servizio, si da renderlo più agile per gli impiegati che debbono occu. arsene e più gradito al pubblico. Non dubitiamo che 1 bilancio si chiuderà con un notevole aumento di viaggi tori dei treni popolari rispetto agli anni precedenti.

Casse di Risparmio postali.

Conchiusosi a Littoria il Congresso Nazionale delle Casse di Risparmio italiane con un'ampia relazione sul magnifico incremento conseguito dal risparmio nazionale nei primi 14 anni di regime fascista, giova dare anche uno sguardo ai risultati raggiunti nello stesso campo dai depositi presso le Casse postali. Istituite nel 1876 da Quintino Sella, Ministro delle Finanze del tempo, *queste piccole banche di Stato,* gestite oggi da circa 11.300 uffici postali disseminati nel Regno, hanno mostrato appieno i loro immensi vantaggi, sia come mezzo di elevazione morale ed economica delle classi meno agiate, sia come finalità di benessere nazionale, ottenutosi col razionale e provvido impiego dei capitali raccolti.

Non meno di sette miliardi di lire sono stati finora concessi a mutuo dalla Cassa Depositi e Prestiti, quale amministratrice dei proventi del risparmio postale, per finanziare opere pubbliche di grande interesse nazionale, quali bonifiche, acquedotti, costruzioni di strade, case economiche, edificî scolastici, ecc.

Ma, a prescindere dal grande progresso sociale ed economico raggiunto per l'indole specifica della benefica istituzione, giova rilevare anche il grandioso risultato finanziario di questo servizio bancario statale.

Valgano allo scopo le seguenti cifre relative al credito dei depositanti su libretti nominativi nel primo cinquantennio: lire 2.443.402,93 al 31 dicembre 1876, a fronte di lire 10.036.593.114,63 alla stessa data del 1925.

Il complessivo credito dei depositanti nel sessennio 1930-35 per depositi a risparmio nelle Casse postali (libretti nominativi e al portatore, depositi di beneficenza, depositi giudiziari e buoni postali fruttiferi) è dato poi da queste altre cifre: lire 13.032.367.000 pel 1930 e lire 19.963.718.000 pel 1935, con emissione, rispettivamente, di N. 7.562.222 e N. 10.979.710 libretti e buoni.

I dati esposti comprovano a colpo d'occhio l'incremento costante raggiunto da tale servizio, cui contribuisce il popolo italiano, educato alla virtù del risparmio e sostenuto da illimitata fiducia e sicurezza nello Stato, che ne protegge i depositi con speciali prerogative.

Tariffe dei telegrammi per le nostre Colonie.

In seguito alla nuova organizzazione politico-amministrativa, stabilita con R. Decreto-legge 1° giugno 1936-XIV, dei territori dell'ex Impero d'Etiopia dell'Eritrea e della Somalia italiana, che costituiscono

oggi un unico territorio denominato « Africa Orientale Italiana », è opportuno pubblicare *ex novo* i quadri-tariffe dei telegrammi diretti a tutte le Colonie italiane, aggiornati a tutto il 1° giugno u. s.

Paesi di destinazione e vie d'istradamento	Tassa per parola per telegrammi						Minimo di percezione per ogni telegramma	Servizi speciali facoltativi ammessi	Tassa fissa = XP =
	ordinari	di stampa	CDE	=lettera=	di Stato delle Autorità italiane				
					ordinari	CDE			
Libia (Tripolitania e Cirenaica)									
Via Siracusa-Tripoli. Lire	0,35	0,175	0,245	0,20	0,175	0,1225	Telegrammi ordinari, di stampa e CDE: 2,80 (urgenti: ordinari e CDE: 5,60, di stampa 2,80) — Lettere-telegrammi: 4 — — Telegrammi di Stato ordinari e CDE: 1,40	Per gli Uffici della Tripolitania: tutti — Per gli Uffici della Cirenaica: tutti meno l' = *Espresso* = e l' = XP =	4 —

Paesi di destinazione e vie d'istradamento	Tassa per parola per telegrammi						Minimo di percezione per ogni telegramma	Servizi speciali facoltativi ammessi	Tassa fissa = XP =
	ordinari	di stampa	CDE	ELT	di Stato delle Autorità italiane				
					ordinari	CDE			
Isole Italiane dell'Egeo									
Via Roma-Radio.... Lire	0,40	0,28	0,28	0,20	0,40	0,28	Tassa di 25 parole per le lettere telegrammi = ELT = Per tutte le altre categorie 3,20 (urgenti: ordinari e CDE 6,40, di stampa 3,20)	Tutti meno l' = Espresso = e l' = XP = per le isole di Caso, Calchi e Lisso	4 —

Paesi di destinazione e vie d'istradamento	Tassa per parola per telegrammi: ordinari	di stampa	CDE	differiti (= LC =)	ELT	di Stato delle Autorità italiane: ordinari	di Stato delle Autorità italiane: CDE	Minimo di percezione per ogni telegramma	Servizi speciali facoltativi ammessi	Tassa fissa = XP =
Africa Orientale Italiana								Tassa di 5 parole per i telegrammi CDE e di 25 parole per le lettere-telegrammi = DLT =	Tutti per gli Uffici dell'Eritrea — Per gli altri Uffici tutti meno l' = Espresso = e l' = XP =	
Via Roma-Radio .... Lire	2,20	1,10	1,32	1,10	0,735	1,45	0,87			4 —
Via Eastern .. Franchi-oro	1,10	0,55	0,66	0,55	—	0,725	0,435			2 —

AVVERTENZE. — Il ragguaglio in lire delle tasse espresse in franchi-oro si ottiene moltiplicando questi ultimi per il coefficiente del cambio in vigore.

Telegrammi di stampa: possono essere redatti in una delle seguenti lingue: italiana, francese e inglese. Per le isole italiane dell'Egeo sono ammesse anche le lingue greca e turca.

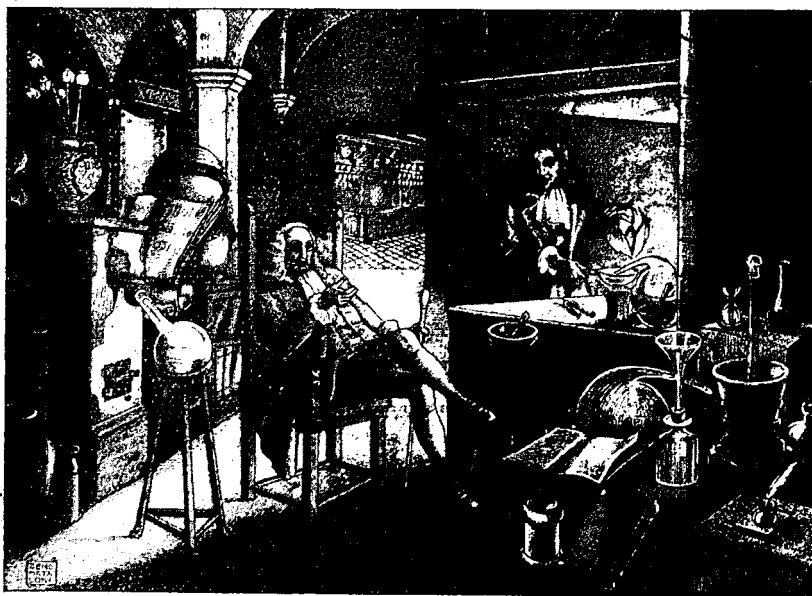
Lettere-telegrammi (= lettera =) con la Libia sono consentite solo nelle relazioni fra Apollonia Libia, Azizia, Barce, Bengasi, Castel Benito, Cirene, Derna, Garian, Homs, Misurata Città, Sabratha Vulpia, Sliten, Tripoli, Zavia, Zuara Città e Zuara Marina, da una parte, e le città italiane ammesse al servizio delle lettere-telegrammi notturne interne dall'altra. Le lettere-telegrammi = ELT = con le isole italiane dell'Egeo sono accettate solo dalle ore 17 alle 24 dagli uffici con orario permanente o a traffico notturno ridotto, e dalle ore 17 alla chiusura dagli altri uffici.

Servizi speciali facoltativi sono i seguenti: MP (mani proprie), Ouvert, D (urgente), FS (far proseguire), TM x (telegrammi multipli) e XP (espresso pagato).

Servizi postali nell'Africa Orientale Italiana.

Sono stati aperti al pubblico gli uffici P. T. di Adda (Governatorato di Addis Abeba) e Debarech (R. Governo dell'Asmara), abilitati a tutti i servizi postali ed a quello telegrafico interno ed internazionale, col limite massimo di L. 3000 per lo scambio dei vaglia. Il predetto limite è poi stabilito come appresso per i seguenti uffici del territorio dei Galla e Sidama: Javello L. 3000, Neghelli L. 1000 e Lekemti L. 3000. Quest'ultimo ufficio è abilitato anche al servizio dei Conti Correnti nel limite di L. 20.000 per operazione.

***

È limitata ad un solo pacco al giorno, di peso non superiore ai cinque chili, l'accettazione dei pacchi a destinazione di località del Governo Amara, ferma restando la totale sospensione di tale servizio per località dei Governi di Addis Abeba, Harar e Gimma. Nessuna limitazione per gli invii diretti in località dei Governi della Somalia e dei Galla Sidama, e nulla è innovato per quanto riguarda i pacchi militari.

Pacchi contenenti olio d'oliva diretti all'Estero.

Per agevolare le operazioni doganali ed evitare ritardi nell'inoltro all'estero dei pacchi postali contenenti olio d'oliva, si è disposto che, all'atto dell'impostazione, i mittenti versino all'ufficio postale l'importo del dazio di esportazione, stabilito in L. 1,50 per ogni kg. di peso lordo. Le somme a tale titolo riscosse vengono dagli uffici di accettazione convertite in vaglia di servizio da unirsi agli altri documenti che debbono accompagnare il pacco.

Coordinamento del traffico aereo-ferroviario.

Nello scorso aprile si è tenuta, presso la Camera di Commercio Internazionale a Parigi, una riunione fra i rappresentanti di quella organizzazione e i rappresentanti dell'Unione Internazionale delle Ferrovie, allo scopo di esaminare due lunghi rapporti, elaborati in seguito ad un'inchiesta, uno nel quale la questione del coordinamento del traffico aereo-ferroviario viene considerato dal punto di vista degli interessi della navigazione aerea (il relatore è italiano), ed altro nel quale tale coordinamento viene considerato dal punto di vista degli interessi ferroviari (relatore belga). Malgrado la gran differenza rilevata da paese a paese e, più ancora, tra l'Europa e l'America in tale materia, e quindi anche le diverse possibilità di sviluppo, la riunione ha potuto addivenire a delle conclusioni, dalle quali si deduce che in effetto tra i due mezzi di trasporto — l'aereo e il ferroviario — non esiste quella situazione di concorrenza che v'è tra l'automobile e la ferrovia: la riunione stessa ha perciò potuto suggerire alcune soluzioni atte, al momento, a meglio favorire il progresso del coordinamento.

Pacchi e campioni contenenti seme bachi.

Per tutta la durata della campagna serica in corso è ammessa, in via eccezionale, l'accettazione di campioni senza valore contenenti seme bachi fino al peso massimo di Kg. 3. Per tali invii resta ferma la tariffa normale di L. 0,35 per i primi 100 grammi e L. 0,15 per ogni 50 grammi successivi, avvertendo che le dimensioni non possono superare i cm. 50 × 25 × 15.

Rimane pure immutata in L. 0,60 la tassa di raccomandazione e, a deroga delle disposizioni vigenti, nessuna sopratassa è dovuta per il recapito a domicilio. Detti campioni possono pure essere gravati di assegno per una somma anche superiore alle L. 15, ed inviati per espresso con la sopratassa di L. 1,25.

Per la eventuale spedizione a mezzo pacchi, è consentito eccezionalmente che essi siano confezionati con scatole di robusto cartone, traforate per il passaggio dell'aria, ed ammagliate con spago resistente, i cui capi devono però essere fermati con suggelli di ceralacca o con piombi. Può essere omesso l'involucro di tela per quelli con valore dichiarato.

I pacchi anzidetti, se ne viene chiesto l'inoltro con mezzi celeri, hanno il trattamento dei pacchi urgenti e vengono assoggettati alla relativa tassa prescritta.

Nuovi uffici postali in A. O. I.

Sono stati attivati i nuovi Uffici secondari di Iavello e Neghelli (R. Governo dei Galla e Sidama) abilitati anche al servizio dei conti correnti nel limite massimo, rispettivamente, di L. 20.000 e L. 1000 per ogni operazione.

Il limite massimo delle assicurate, per ambedue gli uffici, è di L. 1000.

"Nulla di più triste del "consommé" inflitto da molti grandi Alberghi ai clienti desiderosi di saporosi risotti e di fragranti pastasciutte che fra l'altro invogliano a bere i nostri eccellenti vini italiani".

TRA I LIBRI

UGO CENI. – *Ricordi storici di Medole.* – Pag. 264. Ediz. Enzi Pinci, Roma: L. 15.

GIOVANNI VIGANONI. – *Mussolini e i Cesari.* – 3ª ediz. riveduta, con aggiunta di un capitolo sul nuovo Impero. Pag. 251. Tip. L. Memo, Milano 1937-XV: L. 10.

TOURING CLUB DE BELGIQUE. – *Annuaire du Touring Club de Belgique suivi de l'Annuaire du Touring Club du Congo Belge.* – Bruxelles 1937.

Ing. GUIDO PERI. – *Illuminazione moderna.* – Ed. U. Hoepli, Milano 1937-XV. Pag. 376: L. 40.

CARLO FETTARAPPA SANDRI. – *Il periplo dell'Africa dopo la vittoria.* – Pag. 246 con numerose illustraz. f. t. Casa Ed. Ceschina, Milano 1937-XV: L. 15.

SEZIONE AGRICOLA FORESTALE DEL COMITATO INTERSINDACALE PROVINCIALE DI PAVIA. – *La fecondazione artificiale degli animali domestici.* – Con illustraz. e 6 tabelle f. t. – Pavia 1937-XV.

KUNGL. AUTOMOBIL KLUBBENS. – *Handbok 1937.* Pag. 282. – Stoccolma.

Dott. G. PELLINI. – *Ortisei e la Val Gardena. Dolomiti.* – Pag. 124 con illustraz., 1 pianta e 1 carta. Ed. Ferrari Auer Soc. An., Bolzano 1937-XV: L. 5.

THE AUTOMOBILE ASSOCIATION. – *Handbook 1937-38.* – (Fanum House, New Coventry Street) London W 1.

Dott. Ing. AGATINO D'ARRIGO. – *Ricerche sulle caratteristiche del moto ondoso nel Mediterraneo e sulla teoria del Cornaglia.* – Estratto dagli *Annali dei Lavori Pubblici,* 1937. – Fasc. 3-4.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Commercio estero nell'anno 1935.* – Vol I: *Analisi per merci e per paesi.* – Tip. Ippolito Failli, Roma 1936-XV, pag. 1012: L. 40.

GINO FOGOLARI. – *R. Galleria Giorgio Franchetti alla Cà d'Oro di Venezia.* – Ministero dell'Educazione Nazionale. Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. Libreria dello Stato, Roma 1936-XV, pag. 61 ill.: L. 4,50.

GIUSEPPE LIVERANI. – *Il Museo delle ceramiche in Faenza.* – Ministero dell'Educazione Nazionale - Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti - Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. Libreria dello Stato, Roma 1936-XV, pag. 70 ill.: L. 4,50.

ELLA MAILLART. – *Oasis interdites, de Pékin au Cachemire.* – Bernard Grasset, Parigi 1937-XV, pag. 281 ill.: Franchi 18.

Prof. PIERO GRIBAUDI. – *Il nuovo Impero di Roma - L'Africa Orientale Italiana - Brevi notizie storiche, geografiche ed economiche.* – Società Ed. Internazionale, Torino 1937-XV, pag. 111 ill., cartine: L. 5.

J. STEINHAUSER. – *La fotopiccola per tutti.* – Volume illustrato di oltre cento pagine. Editr. Ikonta S. A., Milano, Corso Italia, 8: L. 9.

Anton Maria Lorgna. – Memorie pubblicate nel secondo centenario dalla nascita, a cura dell'Accademia di Agricoltura Scienze Lettere di Verona. Pag. 187 con illustrazioni. La Tipografica Veronese, Verona 1937-XV.

MINISTERO DELLA GUERRA – COMANDO DEL CORPO DI STATO MAGGIORE - UFFICIO STORICO. – *Relazione Ufficiale Inglese sulla Grande Guerra: Le Operazioni militari in Egitto e Palestina. Dall'apertura delle ostilità con la Germania fino al giugno 1917.* – Vol. I: *Narrazione e allegati.* – Vol. I bis, *Carte e schizzi.* Compilati dal Ten. Gen. Sir Giorgio Macmunn e dal Capitano Cirillo Falls. Roma 1937-XV: L. 35.

OESTERREICHISCHES TOURING CLUB. – *Touringbuch 1937.* - Wien.

THE AUTOMOBILE ASSOCIATION. – *Foreign Touring Guide 1937-38.* - London W. 1.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci Annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,20)
Soci Quinquennali	L. 75,20		(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Statistica del Soci al 31 Maggio 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 maggio 1937		N. 184 064
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 15 714
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci Vitalizi iscritti al 31 maggio 1937	» 2 988	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 maggio 1937 .	» 12 569	
		» 261 291
		N. 461 069
Presumibili rinnovi dei soci già iscritti nel 1936, che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 9 500
Totale Soci		N. 470 569

Direttore: Sen. CARLO BONARDI
Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

BUON GUSTO
FRAGRANZA
ELEGANZA
SIGARETTA
MACEDONIA
EXTRA

S4
B.P.D.
Universal
VICTORIA
S.4 le migliori
polveri e cartucce
da caccia e da tiro

Odol
ODOL
Pasta
Odol
Odol

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 8 AGOSTO 1937 - XV E. F.

LA CUCINA - Quadro di Davide TENIERS

Davide Teniers nacque ad Anversa e visse dal 1610 al 1694. Ebbe come maestro il Rubens, ma egli seppe crearsi una personalità propria eccellendo nella pittura di scene popolari fiamminghe, di interni di caffè, kermesses, ecc. opere tutte di un realismo intenso e potente.
La sua maestria fu riconosciuta ovunque tanto che re e principi dell'epoca si contesero i suoi dipinti

OLIO DANTE

Nella grande e vecchia cucina fiamminga che fu tema prediletto al pennello maestro vivace gioioso dei Teniers, l'olio d'oliva non era certamente usato. Condivano le vivande i grassi animali e gli oli tratti dai semi di lino e di ravizzone. L'olio di oliva vi era noto come uno squisito prodotto del sud, al cui assaggio giungeva soltanto il ricco buongustaio privilegiato. Povere vecchie cucine fiamminghe!

È fortuna delle tavole nostre italiane che dalle più povere alle più sontuose godevano delle auree stille che l'olivo, figlio del nostro sole mediterraneo, ci ha sempre largamente donate. L'italiano invoca l'olio di oliva tra i semplici elementi della sua tavola con l'animo stesso con cui chiede il pane ed il vino. Ma dell'olio d'oliva vuol essere sicuro, della genuinità, del sapore, del tipo.

L'Olio d'Oliva Dante, spremuto da olive fresche e sane, ricco di vitamine, soddisfa il buongustaio di maggiori pretese. È prodotto della Casa Giacomo Costa fu A. di Genova e si vende soltanto in recipienti originali e sigillati. - Tutti i buoni negozi sono provvisti di **OLIO DANTE** e lo vendono a buon mercato.

l'invito irresistibile

nelle gite e nelle imprese che richiedono grande dispendio di energie fisiche e nervose, lo zucchero ha il potere di reintegrarle rapidamente, anzi immediatamente.

Angelo Mosso, trattando della fisiologia dell'uomo sulle Alpi, scrisse che dai muscoli affaticati può ottenersi una più grande energia bevendo semplicemente una soluzione di zucchero nell'acqua.

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 8
AGOSTO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA,, PER IL 1937

Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

T U R I S M O

Provvedimenti d'interesse turistico approvati dal Consiglio dei Ministri.

Il Consiglio dei Ministri, che ebbe luogo il 26 giugno u. s., sotto la presidenza del Duce, approvò numerosi provvedimenti di particolare interesse turistico:

Uno schema di D. L. contenente provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia. Con esso si disponeva fra l'altro l'esecuzione, a cura e a carico dello Stato, di lavori straordinarî di escavazione e sistemazione dei rii e dei canali. Gli espurghi periodici, a cui dovrà procedersi dopo i detti lavori straordinarî, saranno pure eseguiti dallo Stato, al quale il Comune rimborserà metà della spesa. In relazione alle necessità del risanamento dell'abitato si dettano norme per l'approvazione e l'esecuzione del futuro piano di risanamento della Città. Per esso vengono stabilite facilitazioni varie, consistenti sia in contributi diretti al Comune per metterlo in grado di eseguire i lavori di sua spettanza e di corrispondere sussidî per le ricostruzioni dei privati, sia accordando l'esenzione dalle imposte fondiarie e di trapasso di immobili, in seguito alle espropriazioni.

Uno schema di D. L. col quale viene autorizzata la spesa di L. 500.000 per sistemazioni stradali, in talune province della Sicilia, in vista specialmente delle prossime manovre militari estive.

Uno schema di R. D. L. concernente l'esecuzione delle più importanti opere pubbliche nella Campania.

Uno schema di D. L. concernente il piano regolatore di massima di Novara.

Uno schema di D. L. per l'approvazione del piano regolatore di massima di Terni.

Uno schema di D. L. col quale viene approvata e resa esecutiva la risoluzione della convenzione relativa alla concessione della Ferrovia Santellero-Saltino (Vallombrosa).

Uno schema di D. L. col quale vengono aggiornate le vigenti disposizioni per la concessione di filovie.

Uno schema di D. L. per la disciplina della produzione automobilistica pesante e per la circolazione dei motocarri.

Uno schema di D. L. che prevede la corresponsione di contributi chilometrici a favore di ditte esercenti autoservizî pubblici funzionanti a carburante nazionale.

Uno schema di D. L. che istituisce la « Commissione permanente per la trazione automobilistica a forza motrice nazionale ».

Uno schema di D. L. per la risoluzione parziale degli atti di concessione per la costruzione delle ferrovie secondarie in Sicilia.

Due schemi di R. D. con cui si accorda la protezione temporanea alle invenzioni industriali, ai modelli e disegni di fabbrica relativi ad oggetti che figureranno rispettivamente nella IX Mostra Nazionale della Radio, che si terrà a Milano dal 20 al 30 settembre p. v. e nel Salone Internazionale Aeronautico che avrà luogo a Milano dal 9 al 17 ottobre p. v.

Uno schema di R. D. per la costituzione dell'Ente Autonomo « Esposizione Nazionale quadriennale di Arte », a Roma.

Uno schema di R. D. relativo alla ripartizione dei contributi spettanti agli E. P. T.

Uno schema di D. L. contenente modificazioni alla Legge istituente gli E. P. T. Tale provvedimento riguarda soltanto l'organizzazione interna degli Enti stessi, che in materia turistica costituiscono gli ufficî periferici del Ministero della Cultura Popolare.

La classificazione degli Alberghi e delle Pensioni.

Il tanto atteso Decreto che sancisce i criteri di classificazione degli alberghi e delle pensioni è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 5 luglio u. s. N. 153. Esso suscita il più vivo interesse, non solo nella categoria alberghiera, per ovvie ragioni professionali, ma anche fra gli esponenti della proprietà edilizia, per le molte questioni di diritto che il Decreto stesso risolve nei rapporti fra esercenti d'albergo e proprietari degli stabili adibiti all'esercizio dell'ospitalità, e nei rapporti del pubblico, il quale nella scelta degli alberghi potrà d'ora innanzi far sicuro assegnamento sull'indicazione esatta della categoria cui essi appartengono, in quanto che tale assegnazione risponde ad un grado di attrezzatura e di organizzazione rigorosamente accertate. L'indicazione della categoria, che sarà pubblicata sull'*Annuario degli Alberghi* e che dovrà essere messa in evidenza in tutta la pubblicità, costituisce come un giudizio sintetico sul complesso delle comodità che l'esercizio può offrire, sulla clientela che lo frequenta, e una garanzia per l'esistenza di certe condizioni su cui il viaggiatore può fare sicuro assegnamento. Il Decreto infine acquista una grande importanza per l'incitamento al progresso e al rinnovamento che potrà esercitare sugli alberghi, i quali, nell'intento di essere ammessi ad una categoria superiore, dovranno migliorare la loro attrezzatura. In tal modo, il Decreto stesso fa parte di quel piano di riordinamento dell'ospitalità nazionale, a favore del quale il Ministero della Cultura Popolare ha potuto ottenere che fossero stanziate le più larghe disponibilità finanziarie.

Scorrendo le disposizioni del Decreto, notiamo, quindi: gli alberghi sono classificati in cinque categorie: di lusso, di prima, seconda, terza, quarta categoria; le pensioni in tre: prima, seconda e terza. L'assegnazione alle categorie verrà fatta dagli Enti prov. per il Turismo nelle rispettive provincie, e avrà valore per un triennio. Verificandosi un mutamento nelle condizioni dell'esercizio, la sua classificazione potrà essere mutata, sia d'ufficio sia a richiesta dell'interessato, durante i primi due anni del triennio. Gli E. P. T. pubblicheranno gli elenchi di classificazione degli alberghi, e contro le assegnazioni stesse è ammesso ricorso al Ministero della Cultura Popolare da parte dei titolari degli esercizi classificati e da parte dei proprietari degli stabili locati ad uso degli esercizi stessi. Il titolare dell'esercizio potrà ricorrere sia avverso la classifica attribuita al proprio albergo o alla propria pensione, sia avverso quella attribuita ad altri esercizi. Gli elenchi contenenti le classifiche definitive sono approvati e resi esecutivi con decreto del Ministero della Cultura Popolare, che sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Speciale importanza acquistano le disposizioni in virtù delle quali il titolare di un albergo o di una pensione, che non sia proprietario dello stabile, potrà attuare nel proprio esercizio i miglioramenti necessari per ottenere il suo riconoscimento ad una categoria superiore. Egli dovrà presentare domanda di revisione della categoria, subordinata ai miglioramenti progettati, all' E. P. T. allegando il progetto dettagliato dei lavori da eseguire ed il preventivo di spesa. La deliberazione dell' E. P. T., in merito alla domanda e al progetto, sarà sottoposta all'approvazione tecnica del Ministero della Cultura Popolare, e quindi comunicata al titolare dell'esercizio interessato, il quale a sua volta dovrà darne comunicazione al locatore dello stabile,

chiedendo il suo consenso per l'esecuzione dei lavori interessanti l'immobile. Ove il locatore rifiuti di prestare il consenso, l'E. P. T., su ricorso del titolare dell'esercizio e sentito il locatore, delibererà autorizzando o meno il conduttore ad eseguire i lavori di miglioramento, purchè la rimanente durata della locazione sia superiore ai tre anni. In ogni caso, i lavori stessi saranno eseguiti dal titolare dell'esercizio e a proprie spese. Al momento del rilascio dell'immobile, il conduttore potrà chiedere al locatore un'indennità in misura corrispondente al valore attuale dei miglioramenti apportati allo stabile, ma non superiore alla metà della somma minore risultante dalla spesa preventivata o dal valore attuale delle migliorie. Qualora i lavori fossero stati eseguiti senza il consenso del locatore, in forza dell'autorizzazione dell'E. P. T., l'indennità non potrà in nessun caso superare la quinta parte del prezzo complessivo della locazione per un triennio. Nessuna indennità spetta al conduttore se, nonostante i lavori eseguiti ai fini del miglioramento della classifica, questo non sia stato effettivamente conseguito.

Passando ora ai criteri di classificazione adottati, cioè ai requisiti propri di ciascuna categoria, i quali sono contenuti in una tabella allegata al Decreto stesso, si notano alcune particolarità dell'attrezzamento, che hanno una importanza determinante nell'assegnazione degli esercizi alle diverse categorie. Fra le prescrizioni in base alle quali verranno classificati gli alberghi, la più importante è certo quella relativa al numero dei bagni in rapporto al numero delle camere, al quale riguardo l'elenco allegato stabilisce:

Lusso: non meno di due terzi delle camere dovranno essere provviste di bagno e gabinetto privato annesso;

Iª cat.: almeno una metà delle stanze con bagno e gabinetto privato annesso;

IIª cat.: non meno di un bagno per ogni 10 camere;

IIIª cat.: almeno un bagno completo, nonchè un gabinetto a chiusura idraulica per piano;

IVª cat.: possibilmente un bagno completo e un gabinetto a chiusura idraulica per piano.

Circa gli impianti telefonici, si richiede:

Lusso: apparecchi telefonici in ogni stanza per il servizio interno ed esterno;

Iª cat.: normalmente impianto telefonico nelle camere o almeno una cabina telefonica per piano;

IIª cat.: apparecchio telefonico collegato con la rete urbana e interurbana.

Circa gli impianti idraulici, si richiede:

Lusso e Iª cat.: acqua corrente calda e fredda in tutte le camere;

IIª cat.: acqua corrente fredda nelle camere.

Gli impianti elevatori (ascensori, montacarichi, montavivande) sono richiesti solo negli alberghi di lusso e di Iª categoria.

L'impianto di chiamata silenziosa (luminosa) è richiesto negli alberghi di lusso e di Iª cat.; in quelli di seconda e di terza si richiede l'impianto a campanelli elettrici.

Quanto alla capienza degli esercizi in rapporto alla loro classificazione, sono stabiliti dei limiti minimi solo per la IIª cat. (40 stanze), per la IIIª cat. (30 stanze), per la IVª cat. (9 stanze).

Anche per il personale sono stabiliti requisiti di categoria, specie con riferimento alla conoscenza delle lingue estere, la quale è tassativamente richiesta negli alberghi di lusso (da parte della maggioranza del personale), e di prima categoria (da parte dei capo-servizi); mentre non è stabilita alcuna esigenza al riguardo per gli alberghi di IIª categoria.

Infine, i principali criteri di classificazione delle pensioni sono i seguenti:

Iª cat.: più di 30 camere; almeno un bagno privato ogni 10 camere e un bagno pubblico per piano, acqua corrente nelle camere, apparecchi telefonici collegati con la rete urbana e interurbana, riscaldamento centrale;

IIª cat.: fino a 30 camere; almeno un bagno e un gabinetto a chiusura idraulica per piano, illuminazione è campanelli elettrici;

IIIª cat.: da 9 a 20 stanze: almeno un bagno, un gabinetto a chiusura idraulica per piano, illuminazione e campanelli elettrici.

L'XI Congresso Internaz. Turistico di Berlino.

Col concorso dei rappresentanti di 18 Nazioni, fra le quali era pure presente l'Italia, si è svolto lo scorso giugno a Berlino l'XI Congresso dell'Unione Internazionale degli Organi ufficiali di propaganda turistica. Degli argomenti trattati e dei risultati raggiunti dà notizia l'Agenzia Centraleuropa. Nel campo economico si sarebbe raggiunto un accordo fra tutti gli Stati aderenti all'Unione per l'eliminazione di molte delle barriere che hanno finora ostacolate le correnti del turismo. Il Congresso ha, inoltre, riconosciuta la necessità dell'istituzione di una tassa obbligatoria di soggiorno, ed ha deciso di promuovere un'inchiesta diretta a stabilire in quali Paesi essa risulti non ancora introdotta, così come a raccogliere le esperienze fatte dai Paesi nei quali la tassa è già in atto. Non ha, invece, fatto sensibili progressi la proposta per la creazione di un'unica valuta turistica; ciascun Paese potrà perciò regolare tale questione secondo creda più opportuno.

Particolare importanza ha poi la risoluzione in base alla quale le agenzie estere ufficiali di viaggio dovranno portare le indicazioni dei nomi di tutti gli Stati aderenti all'Unione, e fornire le informazioni turistiche che su di essi fossero loro richieste. Sempre nel campo economico, l'Unione ha deciso di procedere ad un appro-

fondito esame del valore e dell'importanza dei cosiddetti « viaggi di studio », per il quale esame verrà raccolto il necessario materiale, e si è pronunziata in favore dell'istituzione di una statistica internazionale del turismo, basata non tanto sul numero dei viaggiatori, quanto su quello dei pernottamenti. Particolare interesse ha suscitato il problema della propaganda della cultura europea considerata come comune vincolo di civiltà fra tutti i Paesi del Continente. Gli scambi di radiotrasmissioni, già da tempo realizzati da alcuni dei maggiori Paesi europei, non hanno ancora potuto essere estesi a tutta l'Europa, e ciò perchè molte delle organizzazioni radioeuropee appartengono ad imprese private; tuttavia l'Unione non dispera che si possa giungere col tempo ad una soluzione soddisfacente anche di questo problema.

L'Unione ha negato il riconoscimento richiesto dal Comitato interbalcanico di turismo, recentemente costituito fra gli Stati della Piccola Intesa, dimostrando così di respingere ogni particolarismo che miri a sostituire e sovrapporre ai solidali interessi del turismo europeo quelli dell'uno o dell'altro gruppo di Stati.

Disciplina e controllo delle iniziative turistiche.

È stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 30 giugno il R. D. L. 22 aprile scorso, relativo alla disciplina della propaganda turistica all'estero. Tale Decreto, entrato in vigore il 1º luglio, stabilisce che chiunque intende svolgere all'estero, con qualsiasi mezzo, propaganda pubblicitaria avente per scopo di determinare affluenza di correnti turistiche verso determinate località o in genere verso il territorio del Regno, deve preventivamente comunicare un particolareggiato piano finanziario e tecnico al Ministero della Cultura popolare, al quale spetta di concedere l'autorizzazione per l'esecuzione del progetto pubblicitario. I contravventori sono puniti con l'ammenda da 300 a 3000 lire.

Trasporto di automobili attraverso il Sempione.

Nel fascicolo di aprile di questa Rivista abbiamo dato notizia di un provvedimento inteso ad agevolare agli automobilisti il passaggio del Sempione con le loro macchine: com'è noto, il prezzo di trasporto delle automobili attraverso la Galleria, da Domodossola a Briga o viceversa, è stato ridotto a *franchi svizzeri 35* per tutto il percorso italo-svizzero e per macchina fino ad un massimo di 8 posti e 2000 kg. di peso. Su questo prezzo è, inoltre, concessa la riduzione del 40 % per il trasporto di ritorno, se effettuato entro 10 giorni dal trasporto di andata.

Tale riduzione del 40 % è concessa pure agli automobilisti che vengono in Italia (via Chiasso) valendosi della ferrovia per attraversare la Galleria del *Gottardo* e nel ritorno passando pel *Sempione* da Domodossola a Briga, o viceversa.

Dando, in aprile, le notizie che precedono, aggiungevamo che per tutte le operazioni di consegna, carico, assicurazione della macchina sui carri ferroviarî, spese doganali, ecc., a Domodossola era stato fissato un in-

dennizzo a *forfait* nella misura di L. 40: siamo lieti di poter ora annunziare che, a datare dal 15 giugno u. s., l'indennizzo *à forfait* per le operazioni di consegna, carico, doganali, ecc., è stato ridotto a L. 30, da L. 27,65 a L. 17,65 per le macchine immatricolate all'Estero, e da L. 22,65 a L. 12,65 per le macchine immatricolate in Italia.

Finanziamenti a favore dell'edilizia alberghiera.

Il Comitato per la difesa del risparmio, in una riunione che ebbe luogo a Roma il 23 giugno u. s., approvò uno schema di provvedimento che disciplina le operazioni di mutuo per la costruzione e il miglioramento degli alberghi. In base a tale provvedimento verrà costituita, presso uno degli esistenti istituti di diritto pubblico già attrezzato e specializzato in operazioni di credito fondiario, con emissione di obbligazioni, una Sezione autonoma dotata di un capitale non inferiore ai 25 milioni di lire, alla cui formaziome contribuiranno anche altri Istituti della stessa o di affine natura. L'Ente provvederà ai finanziamenti per una somma prevista di 500 milioni di lire, con le disponibilità ricavate dal collocamento di obbligazioni 5 % col proprio fondo di dotazione e con fondi provenienti da aperture di credito provvisorio da parte degli Istituti partecipanti o di altre aziende di credito. Lo Stato contribuirà nel pagamento degli interessi dei mutui (il cui saggio è del 5 %) nella misura del 2,50 %, eccezionalmente elevabile al 3,50 %. Per coprire le eventuali perdite sulle operazioni di mutuo sarà costituito un fondo di garanzia di 125 milioni di lire mediante la devoluzione alla Sezione autonoma del 15 % dei proventi dell'imposta di soggiorno riscossa dai Comuni riconosciuti d'interesse turistico, e del 50% della stessa imposta riscossa dai Comuni ordinari. I mutui che l'Ente può concedere non possono superare il 50 % del costo della nuova costruzione o della trasformazione o dell'ampliamento, più il 25 % del costo dell'arredamento, e devono essere rimborsati in un periodo di 25 anni, col sistema dell'ammortamento graduale, mediante semestralità costanti, comprensive dell'interesse e delle quote per il rimborso di capitale, di diritti erariali, ecc.

Accordo per il turismo germanico verso l'Italia.

La *Gazzetta Ufficiale* del 14 giugno u. s. ha pubblicato il R. D. 19 aprile 1937-XV, N. 822, che approva l'accordo stipulato circa i mezzi di pagamento che i cittadini germanici o le persone aventi il loro domicilio e la loro abituale residenza in Germania possono portare in Italia. Oltre all'importo di libera esportazione, autorizzato al momento dell'espatrio, essi potranno portar seco somme in lire fino ad un ammontare massimo di marchi 400 per persona e per mese di calendario, nei seguenti titoli di credito: 1° lettere di credito; 2° assegni bancari per viaggio; 3° ordini di pagamento; 4° buoni di albergo; 5° buoni per viaggio in comitiva e *à forfait;* 6° buoni di albergo della Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo. Sono autorizzati a rilasciare tutti i detti titoli di credito il Mitteleuropaeische Reisebüro (Mer) e le rappresentanze ufficiali esistenti in Berlino e a Monaco delle Ferrovie Italiane dello Stato (FF. SS.). Tutte le Banche ammesse al commercio delle divise, che abbiano ricevuto la relativa autorizzazione generale dell'Ufficio divise in Berlino, potranno rilasciare le lettere di credito, gli assegni bancari per viaggio e gli ordini di pagamento.

Tutti i detti titoli di credito debbono essere stilati in lire italiane e la loro validità non potrà superare i tre mesi: il loro pagamento non potrà essere fatto a persona diversa da quella del titolare del passaporto che ne ha fatto l'acquisto. Per la necessaria identificazione è prescritto che l'Istituto emittente comunichi alla Banca o all'Ente trassato, insieme con gli estremi del titolo di

credito, il nome del titolare, e che sui titoli di credito stessi sia notato il numero del passaporto.

La concessione dei titoli di pagamento suddetti richiede che il viaggiatore, per un periodo complessivo massimo di tre mesi di calendario, non abbia usufruito di mezzi di pagamento consentiti per il turismo verso l'Estero. Tuttavia potrà venire autorizzato l'acquisto e l'utilizzo, per le spese di una ulteriore permanenza in Italia o per un viaggio in Italia, dei mezzi di pagamento predetti, se l'Ufficio divise avrà constatato che il viaggiatore, pure essendo ancora da considerarsi nazionale agli effetti delle leggi sulle divise, ha necessità di una ulteriore permanenza in Italia o di un viaggio in Italia per motivi di salute. La richiesta deve essere documentata da un certificato medico ufficiale germanico. Se il turista per ragioni di salute, non è in grado di procurarsi il suddetto certificato in Germania, sarà considerato sufficiente anche il certificato ufficiale di un medico italiano. Oltre a ciò, possono venire autorizzati l'acquisto e la rimessa di mezzi di pagamento oltre all'importo massimo mensile di marchi 400, se ciò è necessario per sostenere spese impreviste (per esempio, in seguito ad incidenti o malattie).

La IV Mostra Quinquennale di Lecco.

Questa Mostra lecchese dei prodotti industriali ed agricoli si inaugurerà il 20 agosto e rimarrà aperta fino allo stesso giorno del mese successivo, raggiungendo certamente quest'anno nuove e più alte mète. L'incremento del fronte agricolo e minerario di questi ultimi tempi, tutto proteso ai fini dell'autarchia economica; il raggiunto obiettivo nel settore tessile; le vittorie già conseguite in alcuni campi, come nelle seterie e nei velluti, nella lavorazione del legno e dei metalli, conferiranno alla IV Quinquennale un significato assai superiore alle precedenti.

In agraria apparirà documentata la conquista di primati e di eminenti graduatorie nelle industrie del caseificio, del pascolo, nel giardinaggio, nella difesa e nell'incremento forestale, nella sistemazione idrica, ecc. E non solo saranno messe in luce le alte quote raggiunte, ma anche le possibilità future, attraverso piani e progetti in corso di attuazione.

Alcune inportantissime Mostre complementari accresceranno attrattiva alla Quinquennale, fra cui una Mostra d'Arte, che presenterà al pubblico visioni del paesaggio lecchese; una Mostra del libro lecchese, comprendente edizioni lecchesi e opere di scrittori della regione edite in questi ultimi tempi. Fra le supplementari, il Dopolavoro presenterà la sua II Mostra regionale lombarda di Arti e Mestieri.

Contemporaneamente si svolgeranno manifestazioni e convegni, che costituiranno potenti attrattive per il pubblico, il quale godrà anche di speciali ribassi ferroviari; il raduno automobilistico e dei torpedoni di gran turismo; la giornata internazionale scacchistica; le gare di pesca; le regate internazionali di canottaggio; un torneo interprovinciale di bocce; una gara provinciale di tiro a segno; un concorso interprovinciale di Società corali; un concorso di vetrine; un raduno storico-floreale di barche lariane; corse al trotto su strada.

Si aggiungano, a tutto questo, convegni giornalistici, letterari, artistici, conferenze, concerti e trattenimenti vari nel recinto della Quinquennale.

Guidine per la villeggiatura.

Di singolare utilità pratica sono e piccole guide che si vanno compilando per le diverse località di villeggiatura. Segnaliamo come un modello del genere la *Guida turistica per il villeggiante a Sestola* (Modena), compilata per l'Associazione Pro-Loco di quel Comune dal suo Vice-presidente Ing. Antonio Albertini, in 40 snelle paginette, con nitide illustrazioni e carte itinerarie.

ALI NEL CIELO

Lavori negli aeroporti dell'A. O. I.

Sono in istato di avanzata costruzione le piste di lancio e di atterraggio degli aeroporti di Addis Abeba e di Dessié.

La pista del campo di Addis Abeba, cui attendono tremila operai di cui 1500 nazionali, è lunga 1200 metri per 150 di larghezza, con una superficie totale di 180.000 metri quadrati, cui vanno aggiunti altri 100.000 metri quadrati dei piazzali antistanti alle rimesse. Anche la pista di Dessié è costruita sulla base di analoghi criterî e sarà quanto prima ultimata.

Oltre alle piste di lancio e di atterraggio sono in corso di costruzione moderne aviorimesse in travature metalliche. Altre opere di ampliamento e di migliore attrezzatura tecnica sono state effettuate o sono in via di compimento anche nell'aeroporto dell'Asmara.

Brillantissime affermazioni dell'Ala italiana a Budapest.

Nel giugno scorso, per la inaugurazione del nuovo campo di aviazione di Budapest, è stata organizzata una manifestazione aerea, alla quale sono intervenute squadriglie ungheresi, italiane, tedesche e austriache.

Dopo che il Reggente ebbe dichiarato inaugurato al traffico il nuovo aeroporto, si sono iniziate le esibizioni dei concorrenti.

Le squadriglie da caccia del 4° e 6° stormo di Gorizia hanno entusiasmato gli spettatori con una serie di acrobazie, una più audace dell'altra.

Giornata trionfale è stata quella di Budapest per le ali italiane, che ancora una volta si sono affermate per merito della industria perfetta nella costruzione degli apparecchi, per la perizia e la disciplina dei piloti.

* * *

Nello stesso mese hanno avuto luogo sull'aeroporto di Mallio Sold (Budapest) le esercitazioni pratiche di soccorsi aerei relative al Congresso Internazionale di Sanità aerea, indetto dalla Croce Rossa ungherese. Erano in gara 20 apparecchi di varie Nazioni.

Le prove hanno segnato una larga affermazione nostra. Un « Caproni 133 », nella prima prova, consistente in un servizio di imbarco e sbarco di feriti, ha riportato il primo premio con punti 141. Con grande distacco si è classificato un apparecchio inglese con punti 52 ed un apparecchio francese con punti 46.

Nella seconda prova, consistente nel lancio aereo di rifornimenti, l'Italia si è classificata seconda. Nella terza prova, servizio di collegamento fra navi collocate in più punti, gli Italiani hanno riportato un premio fuori concorso con lo stesso punteggio assegnato al primo classificato.

Per le vittorie sopra riportate, all'Italia è stata assegnata la Coppa offerta dall'Arciduca Alberto, il premio della Federazione Aerea ungherese ed una artistica statuetta in bronzo, rappresentante una tipica figura della « pustza » ungherese.

Il nuovo aeroporto civile di Berlino.

Proseguono con crescente intensità i lavori per la costruzione del nuovo aeroporto civile di Berlino (Tempelhof), il quale dovrebbe divenire il più grande aeroporto del mondo. Il nuovo campo, che si presume debba essere terminato per la fine del 1938, consentirà il decollo contemporaneo di 12 apparecchi da traffico. Sarà adottato il nuovo sistema di costruire, sul tetto delle aviorimesse, tribune con posti per circa 60.000 spettatori.

I servizi aerei estivi tedeschi nel 1937.

Con l'entrata in vigore degli orari estivî della « Lufthansa » è risultata un'ulteriore e notevole intensificazione della rete aerea tedesca. Con 96 partenze ed arrivi giornalieri regolari, Berlino rimane anche questa estate in testa al traffico della rete aerea europea. Il secondo posto spetta a Francoforte s/Meno con 62 apparecchi in arrivo ed in partenza.

Per Londra vi sono giornalmente 6 partenze e per Parigi quattro. Completamente nuova è la linea diretta Berlino-Stoccolma (circa km. 1000), con una durata di volo di 4 ore senza scalo intermedio. Altra linea di nuova istituzione è quella che collega Oslo-Gothenburg-Copenaghen-Amburgo-Londra (circa km. 1550) con una durata di volo di 8 ore. Allo scopo di dare agli Stati Baltici una comunicazione aerea diretta con la Germania, è stata creata dalla Lufthansa la linea Berlino-Könisberg-Kaunas (Kowno)-Riga-Tallinn (Reval)-Helsinki.

Anche i servizî interni sono stati intensificati: fra Berlino ed Amburgo vi sono giornalmente 6 apparecchi, fra Berlino-Halle e Lipsia 5, fra Berlino-Norimberga 4. Tutte le linee di una certa importanza hanno inoltre servizio domenicale, in cui sono incluse circa 47 città.

250 voli postali attraverso l'Atlantico del Sud.

Nel giugno scorso la « Lufthansa » tedesca ha compiuto il 250° volo postale attraverso l'Atlantico del Sud. L'importanza di questo avvenimento deriva dal fatto che non si tratta di voli singoli speciali, ma di voli compiuti regolarmente in ogni stagione dell'anno, senza riguardo alle condizioni atmosferiche.

Quando il 3 febbraio 1934 fu compiuto il primo di questi voli, il percorso di km. 14.000 da Stoccarda a Buenos Aires venne coperto in cinque giorni. Dopo che le esperienze pratiche permisero anche su questa difficile rotta voli ininterrotti tanto di giorno come di notte, nell'aprile del 1935 fu possibile diminuire di 24 ore il tempo di volo. Mediante ulteriori migliorie tecniche si è riusciti ora a ridurre il tempo di volo a due giorni e mezzo fino a Rio de Janeiro e a 3 e mezzo fino a Buenos Aires. Oramai il servizio postale fra l'Europa e il Sud America può contare su due collegamenti aerei settimanali nelle due direzioni. Malgrado questo aumento di frequenza il carico postale è aumentato ad ogni volo, e dal principio del servizio è salito di sette volte.

Ricerche nel campo del volo muscolare.

Allo scopo di sviluppare ulteriormente il volo muscolare e di studiare tutte le questioni tecniche inerenti a tale problema, è stato recentemente costituito a Francoforte s/Meno un « Istituto per il volo muscolare ». Indipendentemente dal premio a suo tempo messo a disposizione dalla Società Politecnica di Francoforte, premio che scadrà il 1° settembre p. v., questo nuovo Istituto ha il compito di eseguire studî su modelli, onde creare una base più solida e le premesse indispensabili per la futura realizzazione concreta del volo muscolare.

La corsa aerea Istres-Damasco-Parigi.

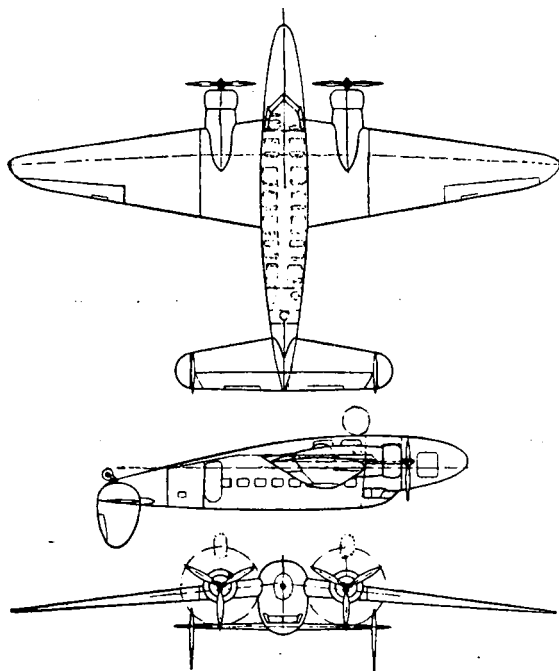
L'Aero Club di Francia ha pubblicato il regolamento della prova Istres-Damasco-Parigi. Essa consiste nel percorso più rapido possibile del tratto Istres-Damasco-Parigi ed è riservata agli iscritti della gara New York-Parigi.

Il percorso Istres-Damasco, di km. 2291, dovrà essere coperto senza scalo. Sul tratto di ritorno Damasco-Parigi (km. 3269) gli scali sono autorizzati. L'atterraggio a Damasco è facoltativo. La partenza verrà data il 20 agosto.

Il concorrente giunto primo riceverà in premio un milione e mezzo di franchi, il secondo un milione, il terzo mezzo milione.

La R.U.N.A. ha comunicato all'Aero Club di Francia la partecipazione di 9 apparecchi italiani alla corsa aerea Istres-Damasco-Parigi.

Nuovo apparecchio da trasporto veloce americano.

È uscito recentemente dalle officine di Burbank un nuovo apparecchio commerciale, ad ala mediana, di costruzione interamente metallica, capace di trasportare dodici passeggeri e denominato « Lockhead 14 ».

La fusoliera, *monocoque*, ad unico longherone, contiene una cabina passeggeri di mc. 16,42.

Il gruppo motopropulsore è costituito da due motori Wright Cyclone, 9 cilindri a stella, raffreddati ad aria, della potenza di 875 CV. ciascuno, azionanti due eliche Hamilton tripale di m. 3,30 di diametro.

Caratteristiche principali dell'apparecchio:

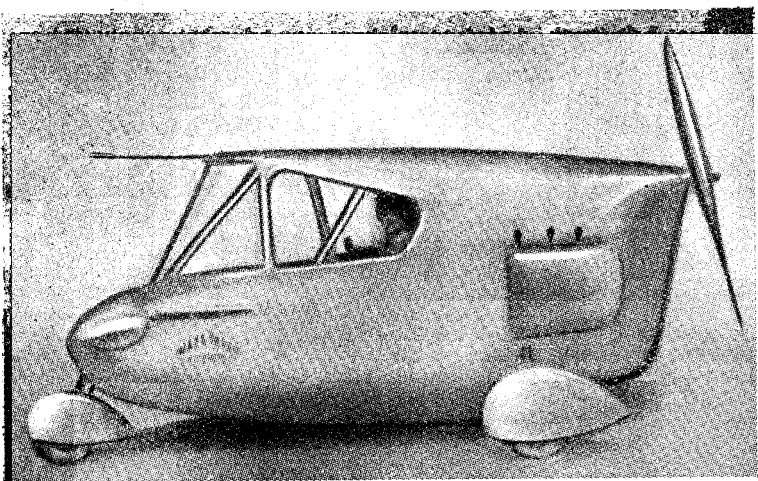
apertura d'ali	m.	19,95
lunghezza	m.	13,40
superficie portante	mq.	51.20
peso a vuoto	kg.	4390
peso totale	kg.	6802
velocità massima a m. 2250.	km./h.	426
velocità di crociera	km./h.	378
quota tangenza pratica	m.	8020

L'aeroplano-automobile.

L'ingegnere americano W. Waterman ha costruito un nuovo tipo di apparecchio da turismo che, smontate le ali, può servire come automobile.

Il nuovo apparecchio, denominato « Arrowbile Waterman », è un monoplano senza coda, munito di un motore d'automobile Studebaker a 6 cilindri, da 100 CV., situato nella parte posteriore della fusoliera.

L'apparecchio è ad ala alta, a freccia pronunciata all'indietro, sistema abitualmente utilizzato per gli apparecchi senza coda, al fine di assicurar loro maggiore stabilità.

Le ali possono essere smontate in tre minuti a mezzo di un dispositivo azionato dal pilota; anche l'elica può essere tolta, e così l'apparecchio è trasformato in automobile, col motore situato nella parte posteriore della carrozzeria.

L'« ARROWBILE WATERMAN » TRASFORMATO IN AUTOMOBILE.

L'« Arrowbile Waterman » ha una velocità di km./h. 112 come automobile e di km./h. 192 come aeroplano.

L'inventore conta poter costruire l'apparecchio in serie al prezzo di 1.200 dollari.

Nuova nave portaerei inglese.

È stata recentemente varata a Birkenhead la nave portaerei *Ark Royal*. Le caratteristiche della nuova unità sono le seguenti: tonnellaggio 22.000, lunghezza m. 230, larghezza m. 31, velocità nodi orarî 30. L'*Ark Royal* può accogliere 70 aeroplani. L'equipaggio è composto di circa 1500 uomini tra ufficiali e marinai. Il costo della costruzione ha raggiunto i 3 milioni di sterline. Attualmente due navi portaerei, ancora più grandi di questo tipo, si trovano in costruzione: l'*Illustrious* e il *Victorious*, il cui tonnellaggio raggiungerà le 25.000 tonnellate. Verranno, inoltre, tra breve messe in cantiere altre due navi portaerei, cosicchè le cinque navi potranno trasportare in tutto oltre 350 apparecchi.

Basi aeree portoghesi per i servizi Nord-atlantici.

Il Governo portoghese ha stipulato con la società britannica «Imperial Airways» e con la società americana «American Airways» un accordo per l'istituzione di una linea aerea tra il Portogallo e gli Stati Uniti d'America, con un atterraggio intermedio alle Isole Azzorre. Il Portogallo accorda alle società inglese ed americana, per 25 anni, il diritto di gestire i servizi di comunicazione aerea per il trasporto di passeggeri e merci tra Lisbona e l'America e tra Lisbona e l'Inghilterra. L'accordo prevede pure la creazione di due società portoghesi, delle quali una sarà incaricata della costruzione dei campi di aviazione nel Portogallo e l'altra sarà compartecipe ai diritti per la utilizzazione delle linee create dalla società inglese e da quella americana.

Crociera di 30.000 km. per un faro a Colombo.

Il 3 agosto, glorioso anniversario della partenza delle tre caravelle di Cristoforo Colombo dal porto di Palos diretta al Nuovo Mondo, tre aeroplani decolleranno dall'aeroporto di Ciudad Trujillo (S. Domingo) al fine di far propaganda e suscitare interesse, tra le Nazioni del continente americano, alla costruzione del grande faro che sarà eretto nella Repubblica di S. Domingo e che porterà il nome del grande navigatore.

Si tratta di una grande crociera intercontinentale di oltre 30.000 chilometri attraverso i Paesi americani, organizzata dalla Società Colombiana Pan-Americana e patrocinata dai Governi delle Repubbliche Dominicana e di Cuba. Il volo sarà effettuato da tre piloti militari, due dei quali cubani ed il terzo, comandante della crociera, maggiore dell'esercito dominicano.

Il faro monumentale è destinato a perpetuare la gratitudine del Nuovo Mondo per il suo scopritore e il ricordo della più importante impresa di esplorazione di tutti i tempi.

Primati.

Il pilota tedesco Ernest Jachtmann, istruttore di volo a vela nella scuola di Sylt, ha battuto il primato internazionale di durata per alianti, rimanendo in aria 40 ore e 55'. Il primato precedente era di 36 ore e apparteneva al tedesco Kurt Schmidt.

L'aviatrice tedesca ventenne Eva Schmidt ha stabilito un nuovo primato internazionale femminile di distanza per alianti, coprendo km. 255 in ore 5, alla media oraria di 51 chilometri.

Il pilota russo Iltchenko, a bordo di un aliante biposto, ha coperto oltre 400 chilometri, battendo in tal modo il primato internazionale di distanza per alianti con passeggero, detenuto dai tedeschi Knies e Beck con chilometri 193,390.

Imballi
di legno

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 8 AGOSTO 1937 - XV E. F.

I GRANDI SARDI

Emersa dal travaglio del mondo quando la Penisola ancora non era, la terra antica di Sardegna serba tuttora nel volto i segni del tormento traverso il quale è passata. Dalle pareti di basalto inaccessibili, dalle aspre montagne di granito, dalle irte scogliere, dal brullo paesaggio della Barbagia, a modellare il quale si sono scontrate titaniche commozioni telluriche e gigantesche forze del cielo, alle ampie distese divallanti, alle terre centrali dalle basse macchie di lentischio; dai boschi di lecci e di querce, agli aprichi Campidani dove fioriscono il mandorlo e l'arancio, e dove l'oleandro diffonde il suo profumo amaro — l'isola, paragonata dagli antichi per la sua forma ad un sandalo e considerata maggiore della Sicilia, nelle sue gradazioni e contraddizioni offre visioni di biblica grandiosità o di sconfinata desolazione.

Come la terra, gli abitanti. Tengono della roccia e del macigno, austeri nella vita dura, gravi e taciturni. Ma sotto la scorza del loro aspetto esteriore, oltre la severità del fermo volto, che talvolta folte barbe rendono maggiore, batte un cuore dagli ardimenti forti e generosi o dalle impensate delicatezze, brilla in fondo alle pupille malinconiche un inatteso tremor di commozione; nel corpo esile delle sue

FILIPPO FIGARI: IL PRIMATE DELLA CHIESA. *(Dettaglio)*

donne è racchiusa un'insospettata forza, e sotto la difesa dei loro ampî e rigidi costumi tradizionali v'è un cuore che chiude spesso il segreto della gioia più intima, il dono supremo della dedizione assoluta, la maschia vigoria di cui andò famosa Eleonora d'Arborea.

Il popolo sardo è stato dominato da un destino di lavoro e di lotta. Lavoro nella zolla petrosa e tenace, riluttante alla vanga e all'aratro; lavoro di scure sul duro leccio e sulla querce secolare; di piccone sulle rocce scheggiate dell'Ogliastra e del Gennargentu e nelle miniere dell'Iglesiente. Lotta contro la natura e i suoi elementi; contro la malaria, documentata fin dal tempo della seconda guerra punica e insidiatrice delle intime energie della razza; contro lo straniero, dominatore sapiente o improvvido sfruttatore; lotta per la difesa della propria terra — zolla o più grande patria — della religione avita, delle domestiche tradizioni, del proprio ordinamento familiare terriero politico. Lotta incessante, per lento fluire di secoli: contro Fenici e Cartaginesi; contro Ro-

mani, vincitori appieno sol dopo bisecolari tentativi, per l'aiuto di flotta poderosa e l'impiego di legioni e dopo stroncata la resistenza sulle coste e nel cuore dell'isola; contro Saraceni; contro Pisani e Genovesi; contro Aragonesi e Spagnuoli; lotta fra nord e sud dell'isola, fra Giudicati, fra terre e castella obbedienti a signori diversi, fra casate e cittadini, tenaci nel parteggiare e nelle vendette.

Lotta anonima d'un intero popolo. Chi vinse i Saraceni, chi rallentò la conquista all'Aragonese e dette i 300 archibusieri a D. Giovanni d'Austria a Lepanto, « l' incrollabile muraglia » — è lo stesso popolo che ha respinto il tentativo francese di sbarco nell'isola nel 1792, ha serbato intatta da straniero dominio l'intera Sardegna ai Savoia, li ha accolti con slancio di lealismo e di devozione quando là si ritrassero dal Piemonte invaso, ha offerto all'Italia in Goffredo Mameli — nato a Genova ma da padre sardo — il giovinetto eroe e il poeta, ha generosamente dato alle imprese garibaldine, alle battaglie del Risorgimento, alla guerra mondiale i fanti leggendarî nell'eroismo e nell'ardimento.

Lungo le vicende, più tristi che liete, di quella secolare lotta anonima nella quale il popolo intero si temprò all'ardimento, al rischio, all'emulazione, sono emerse maschie figure di condottieri, di illustri uomini di stato: da Ampsicora, il sardo punicizzato, fiero per indole, reso più fiero dalla vita selvaggia negli aspri monti e nelle inaccesse foreste, che contro Roma ancor grondante sangue per le ferite di Canne, aiutato dalla flotta e da truppe cartaginesi, lanciò il grido della rivolta ai fidi « Pelliti », moderò il volo delle aquile romane, combattendo con valore, cui s'inchinò poi il massimo storico di Roma imperiale (Livio, XXIII), e preferì finire, di proprio pugno, al naufragio della libertà e alla morte del figlio; a Barisone II, re di Torres, vendicatore del fratello, « Giudice » di Cagliari, fulmineo nelle mosse ed impetuoso nell'azione, abile diplomatico fra le ambizioni di Pisani e di Genovesi; a Barisone, re di Sardegna, imparentato col re di Castiglia, inquieto quanto ardente di gloria, mal domo dalle disgrazie, mai vinto appieno, abile in politica dove la fortuna non bastava; al giudice Nino, per gentilezza di costumi e per amicizia antica celebrato dall'Alighieri; ad Ugone IV, irriducibile nemico dell' Aragonese, esempio generoso di fede in tempi corrottissimi; a Mariano IV, re d'Arborea, ardito e prode in armi, vindice della libertà patria a volta a volta contro Aragonesi, che clamorosamente battè ad Aidu de Turdu e passò a fil di spada ad Oristano, contro il pontefice, contro i Doria, principe d'animo costante e valoroso pur negli avversi casi, maggiore per virtù propria alla stessa fortuna, superiore ai contemporanei, fin nell'arte iniqua, imposta da ragion di stato, del tendere inganni. In tempi a noi più vicini, ecco l'eroico valore di Diego Masones contro i Francesi nella fazione di Oristano del 1637; i tre Giacomo Manca, uomini dall'ardimento supremo; Carlo Vittorio Porcile, terrore dei pirati sul finire del secolo XVIII, eroico difensore della Maddalena e di S. Stefano; ecco il Generale delle armi e Gran mastro di artiglieria Giacomo Pes, marchese di Villamarina, saldo contro i Francesi alla testa delle truppe sarde nel 1792 e nel '96, e al timone della pubblica cosa quale vicerè, nel 1816, nell' universale commovimento d' Europa; ecco Vittorio Pilo Boyl, marchese di Putifigari, comandante in capo del genio militare al tempo

AMPSICORA, CAPO DEI SARDI PELLITI.

di Carlo Felice, scrittore celebrato di artiglieria militare, non meno che gagliardo guerriero e nobilissimo cittadino; ecco Vincenzo Sulis, l'audace, popolarissimo tribuno, che rifiutò, sdegnoso, ricchezze ed onori offertigli dalla Francia a prezzo di tradimento, vittima della perfidia di nemici invidiosi o di fatale errore.

Sopra tutti eccelle una donna di michelangiolesco rilievo, Eleonora d'Arborea, « la più splendida figura di donna che abbiano le storie italiane, non escluse quelle di Roma antica », come la giudicò Carlo Cattaneo; imperiosa e di forti sensi, che cavalcava come un'amazzone e combatteva con maschio valore. Alla rivolta di parte delle sue terre, iniziatasi col massacro dei suoi intimi, spregiando il problematico e avaro aiuto dei re d'Aragona, fidente nella devozione del popolo rimastole fedele e nella fortuna delle

armi, riconquistò terre e castelli, riottenne, allargò e rafforzò lo Stato, dettò patti di pace a tre sovrani d'Aragona. All'amazzone guerriera non fece difetto il talento politico, come testimoniano le contratte alleanze, le guerre vittoriosamente sostenute, i trattati conclusi. La regina d'Arborea riassume in sè, sovranamente, le virtù e l'anima del suo popolo: la mano che impugnò la bandiera d'Arborea contro le armi d'Aragona si tese in una carezza pei miseri e nell'apprestare piamente il balsamo al suo popolo flagellato dalla pestilenza, della quale anche Eleonora morì (1404); maschia in guerra e nell'arte di governo, ebbe della donna sarda la delicatissima, appassionata sensibilità, di cui diè prova quando fu barbaramente reciso il miglior fiore di sua famiglia, il fratello Ugone con la tenera figlia Benedetta, o quando alle terre, alle castella, al regno ingrandito e ricco antepose la libertà e il ritorno del marito Brancaleone, tenuto dall'Aragonese in larvata prigionia, o quando alla lotta incessante più che da ragion di Stato fu mossa dallo sviscerato amore per il suo primogenito Federico.

Amazzone e donna; ma anche legislatrice acuta. Il suo codice di leggi civili, giudiziarie, amministrative, agricole, resta monumento di sapienza legislativa, che impone rispetto non pure a giurisperiti che a lungo l'interpretarono, ma anche ai sovrani d'Aragona e di Spagna, condot-

A SINISTRA, IN GINOCCHIO, MARIANO IV D'ARBOREA.

ELEONORA D'ARBOREA. *(da un quadro del Benini)*

ELEONORA D'ARBOREA. *(da altra pittura del Benini)*

BARISONE, RE DI GALLURA.

EUSEBIO, VESCOVO DI VERCELLI.

ti a cancellare fin le vestigia del reggimento autonomo del giudicato e dell'isola.

Antica è la tradizione giuridica presso il popolo sardo, che meglio di tutti ha assorbito e fatto sua sostanza il pensiero di Roma, e più e meglio di qualunque altro il linguaggio di Roma. Se l'isola non ha avuto filosofi di grido, documento mirabile di filosofia giuridica e civile rimangono le antiche consuetudini indigene, le « carte de logu » di Cagliari e d'Arborea, il diritto posteriore, spagnuolo o sabaudo per l'autorità donde emanò, ma essenzialmente sardo, perchè sviluppò istituti isolani e fu elaborato da maestri, da giuristi e da magistrati sardi. Emergono dal silenzio e dall'ombra del passato il sassarese Francesco Angelo de Vico (dic. 1648), che adempiendo un voto antico delle Corti isolane, raccolse, riordinò, rielaborò tutta la legislazione, togliendone il troppo e il vano, ma rispettandone le leggi fondamentali sarde; opera mirabile per equilibrio, dottrina, sagacia, rimasta per due secoli il solo codice di Sardegna; Giovanni Dexart, reggente la cancelleria del regno, poi consigliere del Senato di Napoli, il consulente di maggior grido del secolo XVII, riordinatore della pubblica amministrazione e fondatore dell'Università di Cagliari, raccoglitore degli atti dei parlamenti sardi, di prammatiche di re spagnuoli per la Sardegna, di decisioni del supremo magistrato della R. Udienza, autore di celebrate sentenze e di pareri legali in elegantissimo e forbito latino; Antonio Pilo, giurista sommo e storiografo di Sassari; Francesco Ignazio Cadello, giudice della R. Udienza, tra i più celebrati maestri di giurisprudenza negli ultimi del 1700. Il sassarese Domenico Alerto Azuni è universalmente salutato come fondatore del moderno diritto marittimo internazionale e come sostenitore di assise fra nazioni europee per la lotta contro la schiavitù e la pirateria; Giambattista Tuveri è precursore di dottrine e di sistemi politici diretti a presidiare con l'istituto monarchico le forze conservatrici dello Stato.

Altri Sardi tennero ad acquistarsi nome illustre negli ufficî civili ed amministrativi, quali collaboratori della monarchia. Schiera nobile e numerosa, che con la dottrina e con le opere onorò la propria terra e bene meritò della nazione intera, per aver tenacemente difesa l'italianità dell' isola dall'assorbimento della potentissima monarchia spagnuola, mantenendo viva la tradizione di Roma e i contatti con la Toscana e con Genova, e per aver posto mente e cuore e data instancabile opera alle necessità isolane: chiaro documento, checchè si affermi in contrario, che la classe intellettuale e nobile sarda non rimase estranea, nè fu insensibile ai bisogni e ai problemi generali del proprio tempo. Ricorrono alla memoria Pietro Quesada, del sec. XVII, onore del foro sardo e spagnuolo; Francesco A. de Vico, che nelle varie somme cariche occupate lavorò ad allestire una flotta sarda a difesa delle coste isolane dai barbareschi, promosse l'agricoltura, trattò con abilità impareggiabile i più delicati affari di Stato, zelante sempre della prosperità sarda; Agostino di Castelvì marchese di Làconi, famoso per patriottismo e per servigi resi alla patria; l'ozierese Leonardo Gavino Cocco, consigliere di Vittorio Amedeo III pel riordinamento della Sardegna; il Bogino, sardo, se non

AMBROGIO MACHIN, ARCIVESCOVO DI CAGLIARI.

LA VENERABILE MARIA CRISTINA DI SAVOIA (1).

per nascita, per l'amore e la tenace passione posta nell'indagare e nell'affrontare i più gravi ed urgenti problemi dell'isola; Stefano Manca, marchese di Villa Hermosa, militare ed uomo di stato, iniziatore del risorgimento economico e civile dell'isola; il marchese generale Emanuele Pes di Villamarina, devoto consigliere ed intelligente collaboratore di casa Savoia; Giuseppe Manno che nella sua lunga ed onorata carriera di magistrato serbò fierezza ed indipendenza, e fu fermo, non ostante la profonda sua pietà religiosa, nel sostenere con ammirevole tenacia e dirittura grandissima i diritti dello Stato in questioni giurisdizionali con la curia; Salvatore Pes di Villamarina, diplomatico abilissimo in momenti burrascosi della vita italiana e nella crisi risolutiva unitaria del 1860.

Se fieri ed indipendenti furono i giuristi, intransigenti ed ortodossi all'estremo si tennero i teologi. Modello e campione fu Lucifero, il famoso vescovo della chiesa sarda del IV secolo, ostinato nella lotta sia contro l'arianizzante imperatore Costanzo, tanto da patirne carcere ed esilio, sia contro i troppo lassi Niceni ed Alessandrini, tanto da finire scismatico; venerato come santo per l'ardore della fede e lo splendore delle sue virtù, la cui santità, contestata da Urbano VIII ed Innocenzo X, fu coraggiosamente difesa dall'algherese Ambrogio Machin, giurista, scrittore di teologiche e morali discipline ed arcivescovo di Cagliari. Di altrettanto coraggiosa fermezza, se anche alquanto più prudente, fu il contemporaneo e compagno di lotta Eusebio, ve-

GOFFREDO MAMELI.

(1) Per gentile concessione di S. A. R. e I. il Principe di Piemonte.

DON VITTORIO PILO-BOYL, MARCHESE DI PUTIFIGARI.

DON GIACOMO PES DI VILLAMARINA.

scovo di Vercelli, ma sardo di nascita, campione della chiesa romana, fieramente avversato ed esiliato, riformatore delle chiese orientali arianizzanti.

Al soglio di S. Pietro, alle battaglie della fede, alla teologia bei nomi ha dato la Sardegna. Da Ilario, venerato dalla Chiesa come santo, successore di Leone I (461), persecutore di eretici, sostenitore gagliardo del primato della chiesa romana, disciplinatore della gerarchia episcopale e conciliare, fondatore di oratorî e di due biblioteche presso il Laterano; da Simmaco, anch'egli papa (sec. V-VI) e santo, illustre per aver ristorata Roma, ed affermata l'autorità pontificia su qualunque altra; al sassarese Giorgio Sogia Serra, letterato ed amico di eruditi (fra i quali Antonio Magliabechi), teologo, maestro del card. Francesco Maria de' Medici, caro ad Innocenzo XI, Priore generale dei Serviti, zelante, operoso e dei vantaggi di sua patria caldissimo promotore; al card. Agostino Pipia, l'abile negoziatore nella questione delle regalìe privilegiate, onorato da Vittorio Amedeo II; al teologo rigorista Giovanni Maria Dettori di Tempio, maestro nelle università di Cagliari e di Torino, facondo, erudito, improvvisatore di versi; all'arciv. di Cagliari Niccolò Navoni, che oltre a provvedere allo spirituale, riattò vie e ponti, riorganizzò la difesa del litorale dai barbareschi, distribuì grano nelle carestie del 1812 e 1816, promosse campisanti e vaccinazioni, ridusse gli erranti pastori dell'Iglesiente a stabile vita in nuove parrocchie rurali, opera bella e generosa, donde derivò nuovo ordine civile, — è una catena di bei nomi che nella lotta o nel travaglio rivoluzionario furono esempio e simbolo di fermezza, come chi esegua, senza esitazione, una consegna sacra, accettata non con l'animo fiacco del rassegnato, ma con la consapevolezza e col virile proposito di chi impegni, costi quel che costi, anche battaglia diseguale. Oltre a due papi santi, la Sardegna ha l'onore di aver dato i natali anche ad una regina, che la Chiesa si appresta a santificare: la soave Maria Cristina di Savoia, ultima delle quattro figlie di Vittorio Emanuele I, nata a Cagliari il 14 novembre 1812, regina di bontà e di cristiane virtù, ancor prima che Ferdinando II, impalmandola, la rendesse regina delle Due Sicilie.

Nelle lettere e nelle arti, se la Sardegna non ha avuto per secoli grandi nomi, novera una bella schiera di cultori, che testimonia quanto possa l'amore alle occupazioni intellettuali in un paese che dalla geografia, a non dire altro, sembrava condannato a rimaner chiuso ai luminosi fulgori dell'arte, presso un popolo che, obbligato a far fronte a cento invasioni, è stato per secoli coll'arme al piede.

Se l'origine dei grandiosi monumenti megalitici — i nuraghi — attestanti la potenza delle prime genti eneolitiche approdate sui lidi sardi, si perde nella notte dei tempi; se riflessa fu l'arte dei secoli seguenti, sia che riprendesse motivi di arte romana, o liberamente attingesse all'architettura toscana; se è di imitazione toscana o catalana l'arte pittorica, — dopo secoli, la pittura sarda va tentando vie proprie. Le furono di guida il Marghinotti e sopratutto il cagliaritano Filippo Figari, con le sue composizioni di largo respiro, ricostruzioni storiche della Sardegna che fu o che nasce e rinasce.

IL MARCHESE EMANUELE PES DI VILLAMARINA. IL MARCHESE SALVATORE PES DI VILLAMARINA.

La storia dell'isola fu indagata e scritta da Sardi prima che da altri. Iniziatore è, con Sigismondo Arquer, il vescovo e giurista sassarese Gian Francesco Fara (1543-1591), mosso da insaziata brama di sapere a peregrinare per biblioteche ed archivi di tutta l'isola e d'Italia, alla ricerca di documenti e memorie sarde, autore di storie isolane che gli valsero, più tardi, l'appellativo di « Muratori sardo ». Al Fara si deve l'impulso primo all'umanesimo, donde molti contemporanei attinsero amore alle lettere ed alle arti e donde si alimentò quel fervore di pensiero che culminò con la fondazione delle Università di Cagliari e di Sassari. Sulla via da lui aperta pochi lo avanzarono, ma molti si misero: Francesco Angelo de Vico, giurista e storiografo, veritiero non ostante il suo municipalismo; Vincenzo Bacallar, studioso e uomo politico, e non pochi letterati ed eruditi del sette e dell'ottocento, fra i quali emerge Ludovico Baille (1764-1839), ricercatore instancabile per tutto il vasto scibile di cose sarde — archeologia, epi-

DON FRANCESCO ANGELO DA VICO. DOMENICO ALBERTO AZUNI.

IL BARONE GIUSEPPE MANNO.

DON PASQUALE TOLA.

grafia, geografia, storia, fonti letterarie, agiografia —, pronto alacre perseverante, eguagliato da pochissimi in laboriosità e dottrina. Ma lo storico per antonomasia è l'algherese Giuseppe Manno, la cui opera è frutto di studio profondo e di sconfinato amore per la sua terra, pregevolissima per precisione, per ricchezza di notizie e di materiali criticamente vagliati e perchè inquadra le vicende dell'isola nella più ampia cornice della storia italiana. Prima e dopo di lui, altri furono allettati da tali studi: l'Azuni, Vittorio Angius, Pasquale ed Efisio Tola, Pietro Martini, Giovanni Siotto Pintor e via dicendo. Nell'archeologia e nell'epigrafia, grandi le benemerenze del canonico Giovanni Spano, la cui lunga vita fu accesa dall'unica inestinguigile passione di ricercare, ordinare ed illustrare monumenti antichi sardi, passione trasmessasi poi in Antonio Taramelli, nato ad Udine nel 1868, ma sardo d'elezione.

Per le fatiche di tanti benemeriti si dissipava il mistero che avviluppava l'isola. Alla sua scoperta contribuì immensamente l'insonne fatica del conte Alberto Ferrero della Marmora, che, nato in altra terra, amò la Sardegna come sua, e con affetto di figlio ne rievocò la storia, ne descrisse l'aspetto fisico, la demografia, l'ordinamento amministrativo, l'agricoltura, l'industria, il commercio, i monumenti antichi — dai *menhir* ai templi romani — la costituzione geologica, la paleontologia. Le numerose sue opere, i mirabili suoi atlanti, la preziosa sua carta geografica, la prima sicura perchè basata su misurazioni trigonometriche da lui eseguite; l'alto intendimento scientifico e civile dal quale egli fu mosso nel far conoscere ai Sardi e ai supremi reggitori delle pubbliche cose quella che fu veramente una terra ed una gente oppressa e sfruttata da millenni, documentano quanto possano in animo nobile ed austero l'amore per la scienza e per la patria, e costituiscono un monumento insigne di dottrina, di cui l'Italia, nonchè l'isola, è giustamente fiera.

Popolo taciturno, severo è il sardo. Tale si rivela appunto nella poesia. La Sardegna non conosce l'epica, non la drammatica. Il popolo che si vide forgiato dalla natura e dalla storia il proprio destino di lavoro incessante e di lotta silenziosa, non sentì la poesia eroica, come non ebbe della vita una concezione apollinea. Anche la lirica, espressione di un mondo interiore in tumulto, è scarsamente rappresentata. E quando non è poetica interpretazione della vita sarda, è frutto di imitazione. Così è dei più celebrati verseggiatori sardi: di Carlo Buragna (1632-1679), che Giambattista Vico giudicò «dottissimo» e le cui rime, informate di platonismo filosofico, son derivate da fonti greche e latine, dal canzoniere dantesco, dal Petrarca e fin dal Della Casa; così di Giuseppe Delitala, il «Quevedo sardo», ma inferiore assai al delicato e arguto spagnuolo; così di Gavino Pes, che poetando in gallurese, si muove fra il Metastasio e il Frugoni (è detto il «Frugoni sardo»); così di Pietro Pisurzi (1724-1799), che cantò l'amore agreste con accenti teocritei; così di Francesco Carboni (1746-1817), uno dei più tersi poeti latini dell'Italia settecentesca, invitato vanamente da

EFISIO TOLA. ALBERTO FERRERO DELLA MARMORA.

Pio VI al posto di segretario pontificio delle epistole latine (dove risplendettero il Bembo e il Sadoleto), e che, cantando argomenti sacri, i « coralli », la « carda intemperie », prese a prestito dalla lira di Catullo movenze delicate, e dettò versi elegantissimi; così, infine, di Giovanni Pietro Cubeddu (1748-1829), che nella vita mezzo selvaggia di pastore (fu poi Scolopio), nella solitudine dei campi prese ad imitare Orazio.

La poesia sarda è essenzialmente anonima e di popolo; brevi strofe — « muttus », o più brevi « mutettus » — di composizione semplice, tenute

ALBERTO FERRERO DELLA MARMORA MOSTRA ALLA MADRE IL SUO ALBUM SULLA SARDEGNA. *(Da un dipinto)*

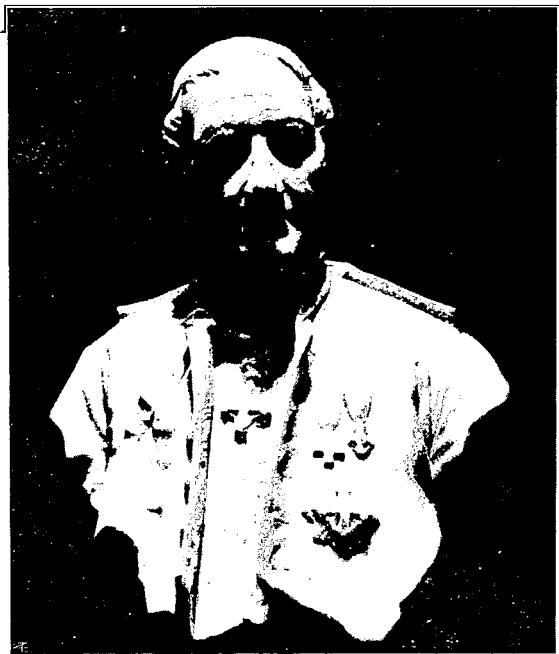
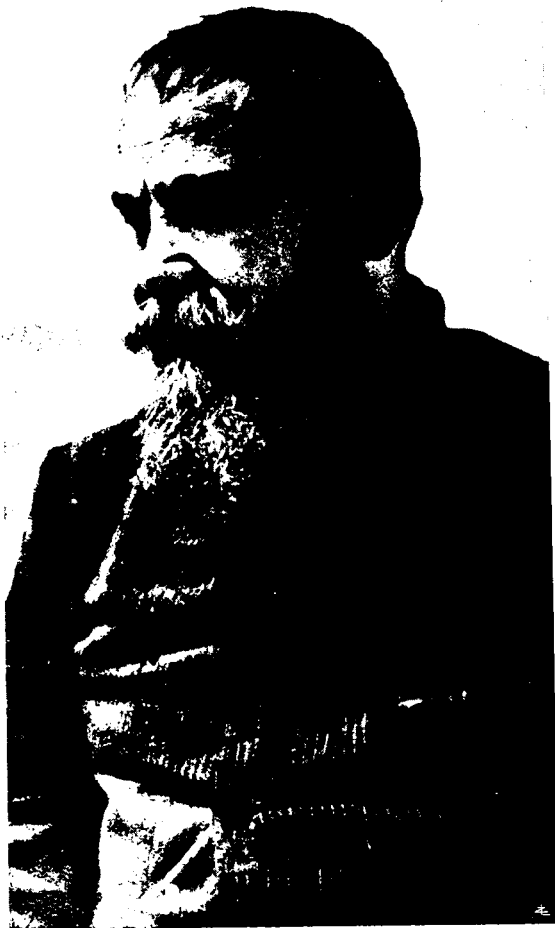
insieme dalla rima o dall'assonanza. Ma celebri l'amore, la vita — dalla culla alle nozze, alla tomba — o i fiori, le albe e la natura, il canto sardo è soffuso di struggente malinconia, di passione ardente ma triste, di fremiti di ansia e di pianto; par gravato, scrive Mercede Mundula, che molti « muttus » ha attinto dal popolo e nobilitati letterariamente, dall'ombra delle ilici nere, fatto per sorvolare sulla ferma solitudine delle tanche, per accompagnare il lungo respiro di un mare che si spegne sulle coste deserte. Per questo, forse meglio connaturate all'indole del sardo, popolo mediterraneo per eccellenza, e certo più antiche sono le nenie, cantate tuttora al letto di morte a lode dello scomparso, che ci riportano alle prefiche di millenni remoti e all'atmosfera omerica. E' il canto nel quale si esprime il temperamento d'un popolo, dal senso mistico e addensato di secolare tristezza. Tale il carattere delle « Rimas diversas » in dialetto sassarese di Girolamo Araolla, poeta laureato del secolo XVI, salutato come uno dei più grandi del passato; poesia ricca di immaginazioni e di nobili affetti, espressione di animo profondamente tenero e appassionato, che rievoca giorni sereni e felicità passate, ed interpreta con verità e passione l'anima e l'ambiente isolano. Tale il carattere della poesia vernacola e italiana dei Sardi più noti: dal Pisurzi al poeta cieco Melchiorre Murenu detto « l'Omero del Marghine », da Luca Cubeddu a F. I. Mannu, autore del canto insurrezionale del tempo di Giommaria Angioy: amore malinconico e struggente per la Sardegna, la giovinetta dai neri capelli e dagli occhi ampî e profondi, o la Niobe sventurata e maltrattata.

Dopo silenzio di secoli, due alte voci si levarono di recente dalla Sardegna. Sono ancora due interpreti dell'anima e del mondo sardo: un poeta ed una romanziera, Sebastiano Satta e Grazia Deledda, che meritò il premio Nobel per la letteratura, onorando sè stessa, la sua isola e la patria italiana. Non scrivono più in dialetto, ma in italiano: segno dei tempi nuovi.

Il Satta, della Sardegna e soprattutto della natia Barbagia vive ogni atto della vita primitiva, ne respira il profumo acre, ne contempla con estasi francescana le bellezze incantevoli. Egli canta l'isola che ama di selvaggio e violento amore, come mirabile e vivente creatura, la madre Sardegna « agli estranei remota, impervia, coi graniti aridi, con le febbri e le città morte, con le sue lustre e i suoi banditi », canta la sua gente e tutte le antiche e le nuove ansie. Canto appassionato, come lamento di antico pastore, di struggente rimpianto per una Sardegna eroica che si spegne, pei lontani padri barbaricini agonizzanti e dileguantisi.

Interprete anch'essa della vecchia Sardegna, nata a Nuoro come il Satta, ma ben più di lui vigorosa nella sua concezione artistica, la Deledda ci riporta al dramma umano vissuto da anima sarda. Isolano e paesano è il suo ambiente: il tragico e il raccapricciante della sua Nuoro, dei suoi primi anni di giovinezza restano la nota dominante di tutta la vita. Rancori, discordie,

GIOVANNI SPANO.

FRANCESCO CARBONI.

SEBASTIANO SATTA.

GRAZIA DELEDDA. *(Fot. Eva Barrett)*

odî, il sangue per le vie: vita vissuta da vicino nelle lunghe ore meditative della solitaria esistenza di provincia, o raccontate nelle sere di inverno, attorno al focolare, dalle vecchie contadine nuoresi, mentre fuori la bufera infuriava e sull'Ortobene grugnivano i cinghiali. Rifuggendo dalla tragedia, l'animo trovava riposo nella mite religione di Cristo, predicante la pace e la concordia, cui invocavano le meste vedove di Barbagia e le dolenti madri dalle nere bende. Dal male verso il bene; dalla colpa e dall'errore alla bontà ed alla liberazione. Così il dramma dell'isola e dell'anima sarda, vissuto dalla Deledda con lineare potenza, si scioglie, nell'arte sua, in una visione di umana elevazione: la terra derelitta, abbandonata ad un dolore senza nome, possiede forze di inespresse virtù; dev'essere conosciuta; conosciuta, sarà amata.

La commossa e lirica voce della Deledda ha trovato vasta eco nel mondo. Ma il turista sentimentale che si sia spinto nell'isola sotto la guida dei due artisti, ha potuto spesso trovarsi disorientato. Attorno all'isola, in questi ultimi anni, c'è tutto un fervore di interessamento e di opere. La vecchia Sardegna sta per finire. Nella nuova, bonificata e rifatta dall'umano lavoro, non trova più posto il bandito che il Satta magnificava. Ma rimangono immutate le solide, quadrate virtù, il sostrato generoso dell'anima sarda. Su quest'isola, estremo baluardo nel Mediterraneo, sui suoi uomini, l'Italia può sicuramente contare.

RAFFAELE CIASCA

MARIA CRISTINA E FERDINANDO II DI BORBONE.

... AGLIE' E' UN GROSSO BORGO SITUATO SU UN AMENO PIANORO... *(Fot. S. Bricarelli)*

LA CASA DI GUIDO GOZZANO

Molti lo sanno: ma tuttavia mi fa sempre piacere ripetere, ogni volta che mi capita l'occasione — per orgoglio di conterraneo — che Guido Gozzano nacque in Canavese, ad Agliè, dov'ebbero sempre sede tanto la famiglia di suo padre quanto quella di sua madre; vecchie famiglie canavesane, illustri per tradizioni di intelletto.

Agliè è un grosso borgo situato su un ameno pianoro, oltre la cerchia dell'anfiteatro morenico d'Ivrea. Paese industre (v'ha una grande fabbrica dei Frua-Deangeli) ma soprattutto agricolo; la fertilissima terra è coltivata a campi, a prati, a vigneti, e molto suddivisa in piccole proprietà. La rinomanza maggiore viene al paese dall'esistenza del castello sabaudo, una sontuosa costruzione del Juvara, sorgente in mezzo a un parco immenso. Il castello appartiene, da parecchi decenni, ai Duchi di Genova.

Guido Gozzano nacque in Agliè il 19 dicembre 1883: ivi trascorse gli anni della sua infanzia e adolescenza, tornandovi poi sempre, adulto, fin che il terribile morbo che lo minava non lo stroncò, giovanissimo, nel 1916.

Resta e resterà, come uno dei più genuini poeti italiani del secolo scorso. Anima raffinata, rifatta sui libri, ma non perciò priva di spontaneità, trova i suoi migliori e più genuini accenti nella nostalgia. Uno dei suoi critici — il Borgese, credo — usò, per definirlo, un aggettivo che ebbe grande fortuna: « crepuscolare ». Aggettivo che s'attaglia all'arte del Poeta, se per « crepuscolare » si intenda riferirsi al secolo che col Gozzano finisce, in languore. Ma il Gozzano segnala anche l'alba del secolo nuovo: è fra i primi a liberarsi, altamente, nobilmente, dalle ampollosità dannunziane: la sua semplicità d'accenti, che talvolta pare perfino degenerare in voluta « sciatteria », è il preludio di quel nuovo amore per la verità nuda, per la chiarezza senza ambagi e senza soperstrutture classicheggianti, che formano la caratteristica dell'arte odierna. Ma non mi pare qui il luogo di fare — nè intendo farla — della critica letteraria.

Torniamo ad Agliè, dove alcuni anni or sono sorse un piccolo monumento che i Canavesani vollero dedicare al loro illustre conterraneo. Leonardo Bistolfi, autore di quel bronzo, deside-

... LA « SERENITA' CANAVESANA » DEI « COLLI DILETTOSI »... (Fot. S. Bricarelli)

... LA FERTILISSIMA TERRA E' COLTIVATA A CAMPI, A PRATI, A VIGNETI... (Fot. S. Bricarelli)

rò che l'opera sua, modellata con grazia di fraterno affetto, sorgesse in un praticello triangolare antistante a una chiesetta tuttora proprietà della famiglia Gozzano, all'entrata del paese verso Ivrea. L'effige del Poeta guarda sulla « serenità canavesana » dei « colli dilettosi » e vede sullo sfondo del cielo il profilo delle montagne: — la Bella Dormente, il Giavino, i contrafforti del Gran Paradiso — « *da quel rifugio luminoso e alto* ».

Ma proprio lì a pochi passi ti si spiana davanti l'area del campo sportivo, che gli dava tanta pena quando s'era ragazzi ed Egli non poteva giocare con noi, già tocco dalle prime avvisaglie del suo male.

Lo ricordo presente a una partita di calcio che io giocai su quel campo con quei d'Ivrea contro quei d'Agliè, in un pomeriggio di settembre del millenovecentosei. Dopo la partita io avevo un occhio pesto, ma pur tuttavia il biondo pallido amico m'invidiava; mi condusse a casa sua e nella breve sosta mi lesse un sonetto intitolato *La forza,* che pubblicò poi nel suo primo volumetto *La via del rifugio,* ma — certo perchè non era uno de' suoi migliori — escluse poi dai *Colloqui.* Il sonetto — lo ricordo — era dedicato a un suo amico lottatore e terminava con le truculente terzine:

Gràvagli sopra, crudelmente bello,
con le scapole fa ch'egli riverso
tocchi la rena e « vinto » gli si gridi.
Ridevole miseria d'un cervello,
quando il proteso già pollice verso:
Uccidi — griderei — Uccidi! Uccidi!

Forse, meglio che sul campo dei ludi sportivi si sarebbe dovuto porre l'effige del delicato Poeta presso la sua casa, sulla piazzetta da cui si intravede, di scorcio, fra muro e muro, la rossa magnificenza del castello dei Duchi di Savoja-Genova: di là avrebbe sempre potuto guardare i portichetti ombrosi della via, vigilare l'ingresso di quel « *rifugio solatìo* », ch'Egli tanto amò.

Per un vasto portone, s'entra in un giardino cintato da alti muri antichi; giardino senza aiuole, ombroso di grossi alberi. Nell' angolo che guarda il castello v'è una torre tozza, quadrata; il parco del castello mostra le chiome dei suoi alberi secolari sul lato orientale della cinta. E la casa è subito lì, a pochi passi dal portone, stinta di pallido rosa, le finestre adorne di motivi secenteschi, gentilizia, con le sue sale che s'aprono sul giardino e un unico piano, sopra, ben riparato sotto il « *tetto dalle glicine prolisse* », solitaria e accogliente, nobile e decaduta, un po' triste eppur viva, nei suoi recessi, di

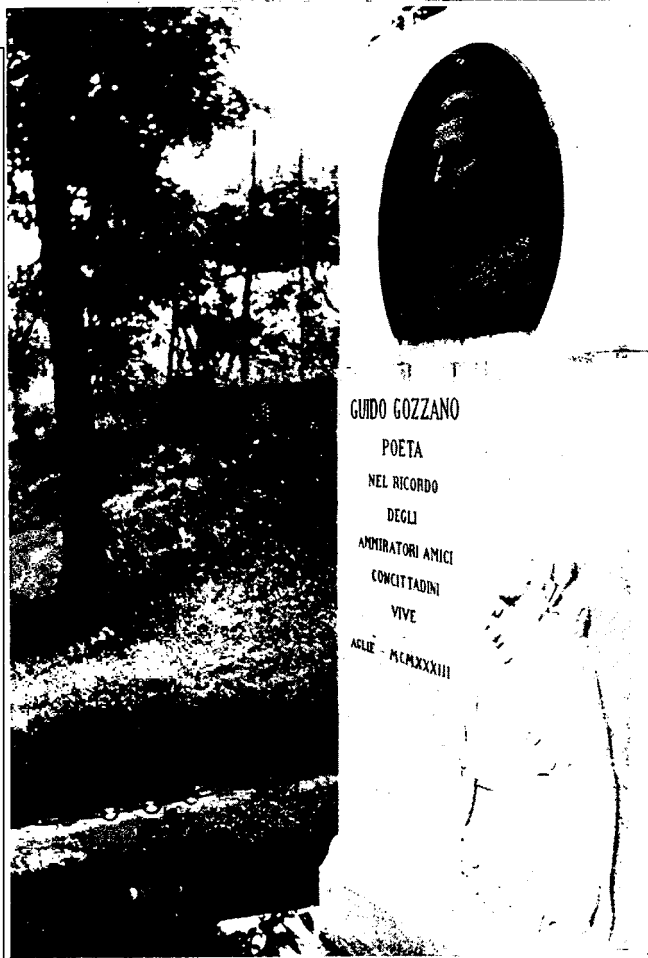
... IL CASTELLO SABAUDO, UNA [illegible] [illegible]ZIONE DEL IUVARA... (*Fot. S. Bricarelli*)

certi spiritelli bizzarri, scettici e giocondi insieme. Non v'ha chi veda la casa di Guido Gozzano e non ritrovi subito l'atmosfera creata dall'arte del Poeta quarantottesco per nostalgia e moderno per ironia:

Ed io fui l'uomo d'altri tempi: un buono
sentimentale giovine romantico...
quello che fingo d'essere e non sono.

La casa è della famiglia di sua madre: casa Mautino, non casa Gozzano. Ma Guido la prediligeva a quelle lasciategli in eredità da suo padre e anche alla villa del Meleto, discosta dal paese, sovra un' altura. Quand' era giovinetto veniva spesso e vi trascorreva lunghi mesi d' estate e d' autunno (d' inverno abitava a Torino). Negli ultimi anni che visse, dopo il suo viaggio in India, aggravatosi il male, passava gran parte dell'anno al mare, in Liguria; ma verso la fine di settembre non mancava mai di fare una scappata ad Agliè, suo rifugio preferito.

— Nessuna casa mi riposa come questa! — diceva.

..UN PICCOLO MONUMENTO CHE I CANAVESANI VOLLERO DEDICARE AL LORO ILLUSTRE CONTERRANEO...

... IN UN PRATICELLO TRIANGOLARE ANTISTANTE A UNA CHIESETTA... *(Fot. S. Bricarelli)*

Era essa tutta in bell'ordine, allora, pure coi suoi mobili vecchi e « *le buone cose di pessimo gusto* », che gli parlavano il linguaggio di Nonna Speranza. Egli abitava una stanza d' angolo che guarda sul giardino e anche nella profondità del parco del castello. Sotto un albero del giardino v'erano sempre delle poltrone di vimini. Sua madre, già allora immobilizzata dalla paralisi, era quasi sempre seduta lì nella sua carrozzina. La si vedeva subito, appena varcato il portone, così serena pure nella sua sciagura, viva di spirito, colta, intelligente. Amava la compagnia, i bei conversari, la gioventù; e se ne trovava sempre intorno a lei; signorine del paese e dei dintorni, villeggianti, pellegrine ammiratrici del figliuolo, qualcuna proveniente di lontano.

Guido (anzi Gustavo, perchè i parenti e gli amici intimi chiamavano il Poeta col suo primo nome di battesimo: Gustavo) adorava sua madre (sorella più che madre) e scendeva spesso a tenerle compagnia; preferibilmente quand'ella era sola. Cortesissimo con gli ospi-

... E VEDE SULLO SFONDO DEL CIELO IL PROFILO DELLE MONTAGNE... *(Fot. S. Bricarelli)*

... TI SI SPIANA DAVANTI L'AREA DEL CAMPO SPORTIVO, CHE GLI DAVA TANTA PENA QUANDO S'ERA RAGAZZI ED EGLI NON POTEVA GIOCARE CON NOI... *(Fot. S. Bricarelli)*

ti, se n'aduggiava però facilmente, come succede a tutti i solitarî e agli ammalati. Non amava parlare con essi dell'arte sua, e specie con le donne si schermiva, svariando in galanterie di squisita forma, dette per lo più in dialetto piemontese, quel caratteristico dialetto ch'Egli parlava, arcaico, alla maniera dei nobili, sempre sorridendo.

Non v'era anima in paese che non gli volesse bene; i contadini come i principi. Sua Altezza Reale la duchessa Isabella di Savoja, che abitava allora nel castello di Agliè quasi tutto l'anno, lo chiamava anch'essa « Gustavo », come l'attuale duca di Genova, che era, credo, suo coetaneo.

Adesso la casa è affittata, per metà, ai Reali Carabinieri; il giardino è diviso in due parti da una rete metallica, oltre la quale — chissà perchè — furono abbattuti i begli alberi secolari.

Nella prima sala a terreno c'è il Fascio Femminile. L'ultima volta che mi vi recai, uno sciame di ragazzine, con le loro maestre, stavano preparando i pacchi per la Befana Fascista. Ebbene, penso che non sarebbe dispiaciuto a Guido questo fervore di giovinezza entro la sua casa, udire su dalla sua stanza questo cicaleccio di bambine entusiaste di lavorare per la gioia dei poveri. Sarebbe sceso anche Lui a guardare le bandiere, che lo esaltavano. Mi parlò di questo suo atavico amore per le bandiere il giorno che mi portò a leggere una lapide murata nella cinta della sua casa:

« *Per eternare la memoria della festa del popolo alladiese e dei comuni vicini accorsi il dì 4 Novembre 1847 a ricevere la bandiera inviata a salutare il Re Carlo Alberto che volle con nuove savie riforme aprire a' suoi popoli un'era novella* ».

Al tempo della mia ultima gita ad Agliè, alcuni anni or sono, al primo piano della casa — nell'ala non affittata ai Carabinieri — una antica fiammella di vita caratteristicamente gozzaniana resisteva al tempo, ricordava quello di Guido e quello molto precedente della Nonna. La Nonna materna del Poeta aveva allora ottantanove anni. Eretta sul busto, — secondochè, una volta, imponevano alle signore per bene, le regole della buona educazione — magra, piccolina, tutta ermetica nel suo abito scuro, la testa fasciata di pizzo nero, la Signora Fanny, vedova dell'onorevole Mautino, mi ricevette nella più gozzaniana sala che si possa immaginare:

Il caminetto un po' tetro, le scatole senza con-
[fetti,
I frutti di marmo protetti dalle campane di vetro.

Le pareti erano letteralmente coperte di ritratti, di stampe, di miniature; Georges Sand coi suoi riccioloni pendenti sul collo, uomini incra-

... LA CASA E' SUBITO LI', STINTA DI PALLIDO ROSA, LE FINESTRE ADORNE DI MOTIVI SECENTESCHI... *(Fot. S. Bricarelli)*

vattati fino al mento, spalle nude di dame; e cimelii preziosi e cianfrusaglie; una sciarpa portata da Parigi da Massimo D'Azeglio e la coccarda azzurra di Mautino: la coccarda del quarantotto. Staccandola dal quadro e porgendomela, la vecchia signora mi ripetè il ritornello della canzone d'allora:

Coll'azzurra coccarda sul petto,
Con gl'italici palpiti in cor,
Viva il Re! Viva il Re! Viva il Re!

Suo marito — il nonno di Guido — fu deputato al Parlamento Subalpino, patriota fervido, amico di Mazzini, di Cavour e soprattutto del D'Azeglio, a lui legato da fraterno affetto.

— Quando veniva il D'Azeglio — raccontava l'avola — abitava qui, proprio qui in queste due stanze. Conservo di lui tante lettere. Gustavo me le chiedeva sempre. Una specialmente lo divertiva. Aspetti. La voglio mostrare anche a lei.

E trasse da un cassetto un pacco fasciato di carta velina rosa, legato con un nastrino tricolore. Me lo affidò:

— Badi che è una cosa sacra.

Vediamo! Vediamo! Anzitutto la lettera che faceva ridere Gustavo. E' del 20 febbraio 1861:

« Caro Mautino - In questi giorni ho scritto un libretto sulle questioni correnti: Venezia, Roma, le capitali, i mazziniani, i codini, ecc. ecc. E sono circa cinquanta pagine di stampa nel formato della *brochure* di Ciro D'Arco diretta a me. Se Barbera o Lemonnier me la vogliono stampare pagandomi il manoscritto (onde non guastar il mestiere) la pubblicherò a Firenze, ora. Se no la mando a Favale o a Redaelli. Ti seccherebbe di fare la proposizione ad ambedue e vedere chi me ne dà di più? I librai scorticano talmente i poveri autori che è dovere di coscienza farsi pagare.

« Nello stato attuale d'Italia, cinquanta pagine di uno scrittore conosciuto si possono esitare e l'edizione può essere di tremila copie. Si può vendere a un franco. Vi può essere un migliaio di franchi di spesa. Restano duemila. Perciò a meno di cinquecento franchi per me non fo negozio. Questo sarebbe il mio calcolo. Se t'annoia pensarci, dimmelo, senza complimento. Se te n'incarichi e combini, ti pagherò da bere *come l'è giust*. In ogni modo scrivimi e voglimi bene. - Massimo D'Azeglio ».

Aveva ben ragione di ridere Gozzano! Ma più ancora possiamo ridere noi se leggiamo questo altro giudizio d'un grande liberale del Risorgimento sui particolari della sua epoca. La lettera fu scritta a Torino il 13 Aprile 1862:

« Qui si è sciolta la Camera e se ne son volati via tutti i passeri dalla gabbia. Non si incontrerà più sotto ai portici tutte quelle facce poco rassicuranti. Tanto di guadagnato. Non ti parlo di politica per le ragioni che sai. Mi contento di dirti: far l'Italia con gli Italiani... gran problema! E con ciò salutami la mamma, il dottore, quel signore cieco e chi si ricorda di me. Tuo di cuore - Massimo D'Azeglio ».

Come si comprende meglio « L'amica di Nonna Speranza » quando si conoscono le fonti che la ispirarono e l'ambiente in cui nacque e visse il pallido nipote del « *Caro Mautino* ».

Tutto parla del Poeta e della sua poesia in quella casa, che resta, non pei Canavesani soltanto, ma per gli Italiani, come un sacrario di gloria: la gloria del Gozzano non morrà.

So che si parla, in Canavese, d'un museo gozzaniano. Se si riesca, come è sperabile, a costituirlo, non dovrebbe esso aver sede in quella dolce casa restaurata? E' questo un voto e un augurio di quanti sentono e amano il Gozzano come uno dei più puri e significativi poeti d'Italia.

SALVATOR GOTTA

DEMOGRAFIA E CLASSI MEDIE

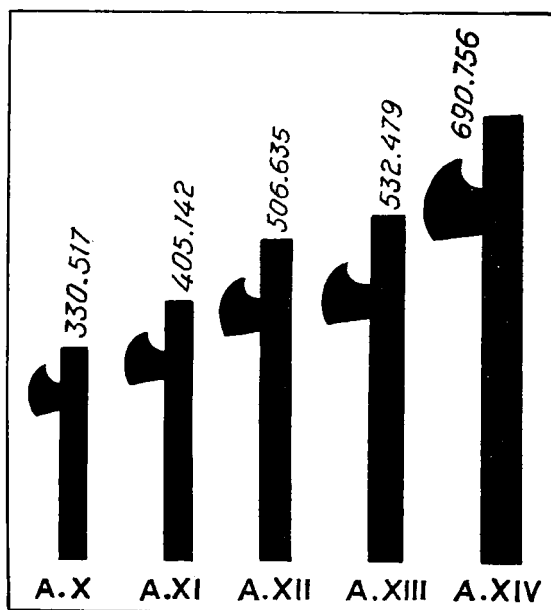
PROVVIDENZE DEL REGIME PER I FIGLI DEL POPOLO

LO SVILUPPO DELLE COLONIE ESTIVE DALL'ANNO X AL XIV.

NUMERO DEI BIMBI INVIATI ALLE COLONIE DALL'ANNO X AL XIV.

Anche a un cittadino qualunque può essere concesso di interloquire in un problema tanto annoso, quale è quello demografico, che occupa e preoccupa uomini di Governo, che è seguito con appassionato interesse dalla Chiesa, che suscita provvedimenti legislativi e indirizzi sociali... Perchè se nella sua enunciazione di principio il fenomeno è grandioso, ne siamo noi gli attori, noi, uomini e donne di carne ed ossa. Sia dunque lecito esporre esperienze vissute. Voglio trattare di « demografia e classi medie », ma quel che dirò interessa enormemente anche le classi umili. Prima di entrare nel vivo dell'argomento, vi prego di seguirmi in alcune esemplificazioni di fatti osservati.

Ho un bambino ammalato: non compiangetemi troppo. Nulla di grave, mi assicura il medico, ma è un affare lungo. Se voglio stringere i tempi, ecco la ricetta: mare d'inverno, montagna d'estate. E sia, andiamo al mare. Siamo a novembre: si scrive a destra e a sinistra, si combina, e comincia la cura d'aria. Da buon papà, faccio volontieri la spola a fine settimana. C'è molta gente in Riviera, e anche i bambini sono assai numerosi. E vi rivedo tante conoscenze! Chi in albergo, molti in appartamenti d'affitto, che si direbbero altrettante succursali delle abitazioni milanesi. Una signora ha condotto al mare un bambinello linfatico per risparmiargli l'inverno nel clima di Milano: una bronco-polmonite v'è già stata, si vorrebbero evitare ricadute. Ma quanti sacrifici, povera mamma, e che cruccio continuo a star separata dal resto della famiglia! Però nemmeno il mare garantisce l'immunità assoluta. Il bambino si ammala d'influenza, poi di una forma esantematica. Fuori del proprio ambiente, le cose si complicano: medico nuovo, casa nuova, manca l'aiuto degli altri familiari...

Ed ecco un'altra signora, con una bambinetta gracile. Tutti i giorni la si trova, press'a poco allo stesso posto, nel parco. Attaccar discorso e far conoscenza è facile. Anche qui niente di veramente grave: un'orticaria ostinata, contro la quale occorre aria libera e sole, quando c'è. La signora è ancora giovane, ma un poco avvizzita, con una cera triste, se pur rassegnata. Ha trovato una camera con cucina: prepara i pasti da sè. Rimarrà qui quattro o cinque mesi. Il marito se ne deve stare a Milano. A proposito, oggi è sabato: verrà? Non ha scritto: forse avrà troppo da fare... La bambina gioca spensierata. Sono io, invece, che divento pensieroso. Diamine! Quanto sciupìo di energie preziose! Speriamo almeno che l'unione sia salda!

Mia moglie mi racconta che ha trovato qui la tale, bella signora della ricca borghesia lombarda: anch'essa ha una bambina gracile e bisognosa di clima mite. Ma le è capitata una brutta vicenda. Dopo aver organizzato la casa succursale, ha saputo che vi era morta da poco una signora, di tubercolosi. Uno spavento! Fuga immediata e ricerca di un altro asilo, nel quale la sistemazione si curerà meglio che si può, con una persona fidata; e la mamma farà la spola!

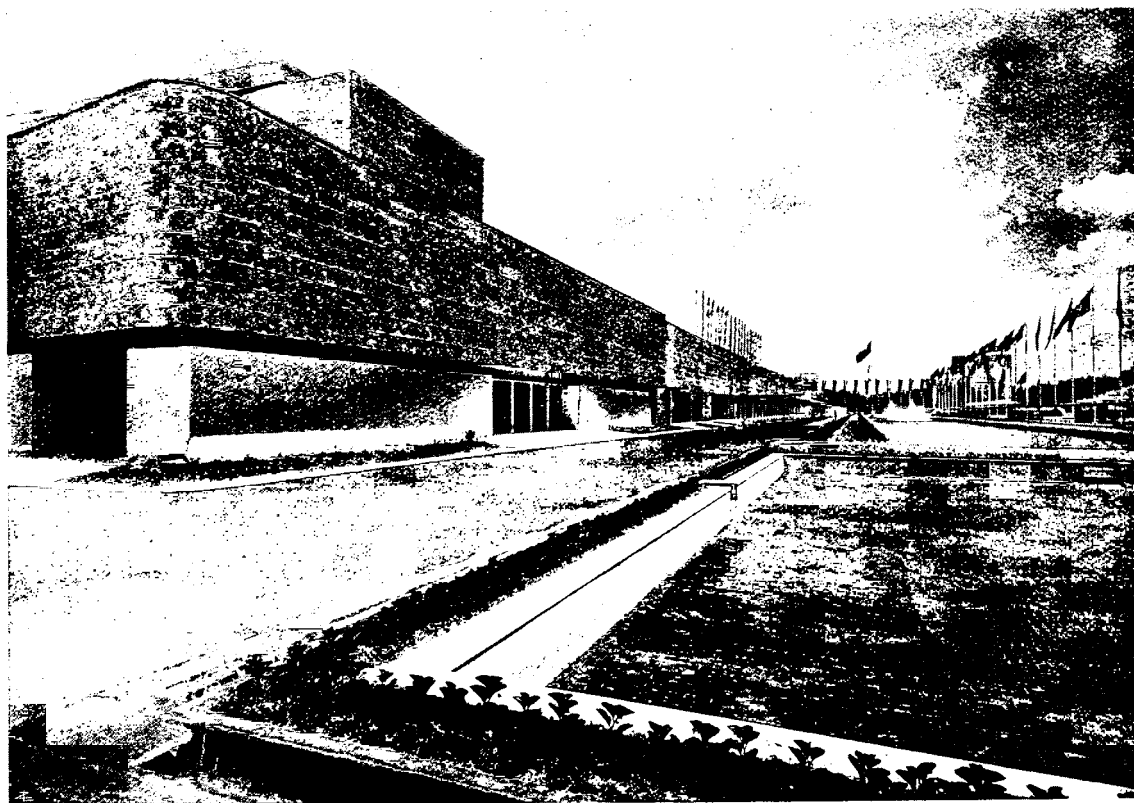
Tutto questo piccolo mondo, assorto in una nobilissima missione, ma angustiato da difficoltà e preoccupazioni, mi fa riflettere. Ho il chiodo

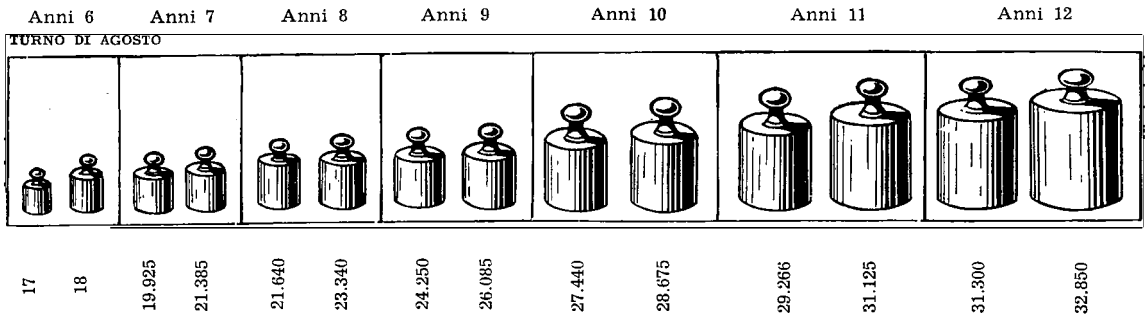
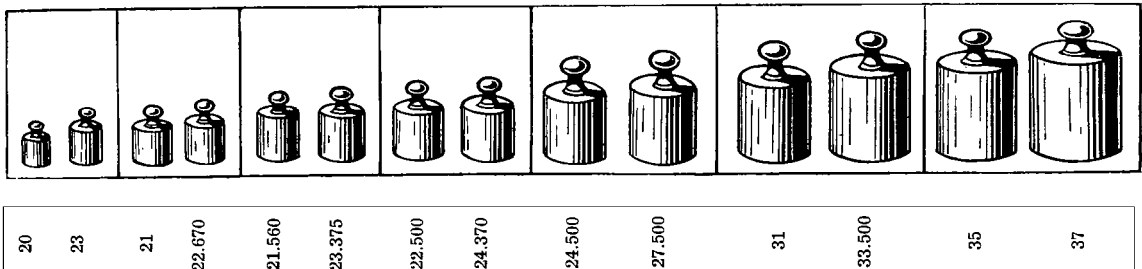
fisso dello sforzo immenso compiuto da queste mamme, del logorio a cui sono soggetti i loro poveri nervi. Penso al Duce e alla campagna demografica e mi invade un'ombra di scetticismo. In tale situazione, queste madri sono schiacciate dal peso di due o tre figlioli! Non so come, penso, per analogia, ai grandi organizzatori dell'industria. Diamine! Gli Agnelli, i Pirelli, i Donegani potrebbero consentire che la loro produzione si svolgesse in condizioni simili?

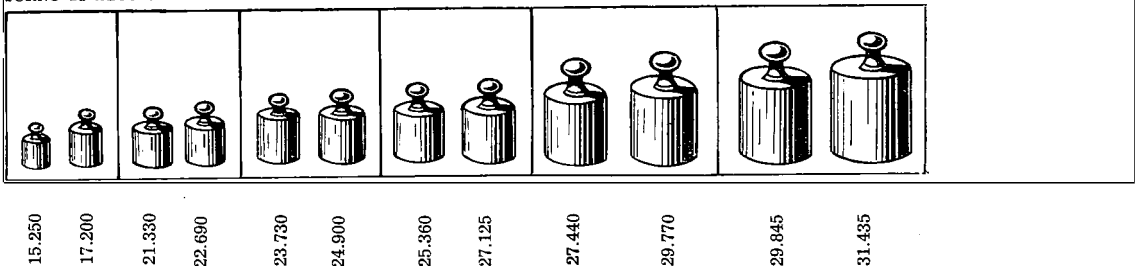
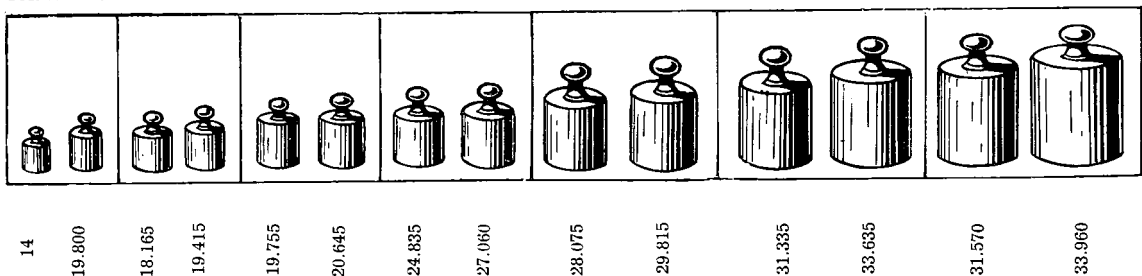
Proseguiamo. I miei impegni mi portano un giorno in provincia. Vado a far colazione in una trattoria che mi è nota. Brava gente, che rivedo volentieri. « E i figlioli? » — « Bene, per fortuna! Anzi, si aspetta il quarto ». — « Rallegramenti! Ma ve n'era uno affetto da eczema? ». La mamma sorride: « Guarito! »: poi si fa seria e mi dice in confidenza: « Mi ha suggerito i rimedi una persona amica: ma sapesse quanto mi è costato! Due anni in cura da un grande specialista — 50 lire per visita! — e viaggi di andata e ritorno e medicine e speranze deluse ». Poi si rasserena guardando il ragazzo. « Ma che fatica — mi dice — tirar su grandi questi figlioli! ».

Altre idee mi frullano per il capo. Voglio approfondirne due.

Prima idea: mi reco all'Ufficio Svizzero del Turismo e chiedo informazioni su Scuole e Istituti svizzeri per bambini, giovanetti e studenti. Immediatamente sono appagato. Che materiale grandioso! In pochi minuti mi forniscono un centinaio di stampati in italiano, in francese, in inglese, in tedesco, presentati nella forma più suggestiva, con magnifiche illustrazioni. Si va dagli asili infantili alle scuole fröbeliane, e su su fino ai Corsi Universitari. Compaiono i nomi dei più famosi centri della Svizzera: dappertutto incanto di boschi, montagne pittoresche, vita all'aperto d'inverno e d'estate, piscine, ginnastica di tutti i generi, tennis, foot-ball, ecc. In ogni opuscolo lo sforzo di mettere in evidenza il meglio che si può fare per l'educazione fisica, per quella morale e spirituale, per la cultura degli ospiti. Il clima viene considerato nei suoi diversi elementi: sole, altitudine, temperatura, umidità dell'aria e così via; l'assistenza medica è garantita costante; si seguono regimi speciali; l'igiene è meticolosa. Per taluni individui si dimostra che è

ASPETTO GRANDIOSO DELLA MOSTRA NAZIONALE DELLE COLONIE ESTIVE E DELL'ASSISTENZA ALL'INFANZIA, INAUGURATASI A ROMA NELLO SCORSO GIUGNO. IL PADIGLIONE IN FONDO, DAL FRONTE TUTTO FIAMMEGGIANTE DI VESSILLI, E' QUELLO DOVE IL PARTITO NAZIONALE FASCISTA HA ESPOSTO LA IMPONENTE DOCUMENTAZIONE DELLE PROPRIE OPERE ASSISTENZIALI. IN DETTO PADIGLIONE IL PARTITO HA DATO OSPITALITA' ANCHE ALLA MOSTRA IN CUI IL TOURING ILLUSTRA GLI SCOPI E I PROGRESSI DEL « VILLAGGIO ALPINO AL PIAMBELLO ». QUESTA OSPITALITA' COSTITUISCE PER IL SODALIZIO UN GRANDE ONORE E UN IMPLICITO ALTO RICONOSCIMENTO DELLA SUA PATRIOTTICA ATTIVITA'. LA MOSTRA ROMANA, GIUSTAMENTE CHIAMATA « LE GRANDI MANOVRE DELLA SALUTE », E' SICURO PRELUDIO D'UNA FUTURA RASSEGNA DI COLONIE CLIMATICHE INVERNALI. *(Fot. Luce)*

MASCHI - PESO MEDIO ALL'ARRIVO AL VILLAGGIO ALPINO DEL T. C. I. E ALLA PARTENZA, DOPO UN MESE DI SOGGIORNO ESTIVO.

	Anni 6		Anni 7		Anni 8		Anni 9		Anni 10		Anni 11		Anni 12	
TURNO DI AGOSTO	17	18	19.925	21.385	21.640	23.340	24.250	26.085	27.440	28.675	29.266	31.125	31.300	32.850
TURNO DI SETTEMBRE	20	23	21	22.670	21.560	23.375	22.500	24.370	24.500	27.500	31	33.500	35	37

FEMMINE - PESO MEDIO ALL'ARRIVO AL VILLAGGIO ALPINO DEL T. C. I. E ALLA PARTENZA, DOPO UN MESE DI SOGGIORNO ESTIVO.

	Anni 6		Anni 7		Anni 8		Anni 9		Anni 10		Anni 11		Anni 12	
TURNO DI AGOSTO	15.250	17.200	21.330	22.690	23.730	24.900	25.360	27.125	27.440	29.770	29.845	31.435		
TURNO DI SETTEMBRE	14	19.800	18.165	19.415	19.755	20.645	24.835	27.060	28.075	29.815	31.335	33.635	31.570	33.960

QUESTI SONO I DIAGRAMMI CHE, CON L'ELOQUENZA DEI FATTI, MAGGIORMENTE INCORAGGIANO ALL'INCREMENTO DELLA NATALITA'! POCHI SI RENDONO CONTO, AD ESEMPIO, COSA COSTITUISCA IL PESO DEL BAMBINO PER UNA MAMMA: LEGITTIMA RAGIONE DI GIOIA QUANDO IL FANCIULLO CRESCE E SI IRROBUSTISCE A VISTA D'OCCHIO; MOTIVO DI CONTINUO TORMENTO ALLORCHE' IL BIMBO NON CRESCE O DIVIENE GRACILE. E QUESTO E' NATURALE, INQUANTOCHE' LA DONNA NON SOLO ASPIRA A DIVENIRE MADRE, MA VUOL ESSERLO DI UNA CREATURA ROBUSTA, E QUANDO IL FIGLIUOLO NON AUMENTA DI PESO E NON SI RAFFORZA, SI DIMOSTRA PRONTA A QUALSIASI SACRIFICIO PUR DI PORLO IN CONDIZIONI DI RICONQUISTARE L'EQUILIBRIO FISICO.

LE COLONIE ESTIVE, NONOSTANTE I BRILLANTI RISULTATI RAGGIUNTI, NON COLMANO LA LACUNA ASSISTENZIALE PER QUEI BAMBINI CHE ANCHE D'INVERNO DEBBONO ESSERE ALLONTANATI DALLE CITTA' OPPRIMENTI; ONDE IL PROBLEMA DEVE VENIRE RISOLTO CASO PER CASO, INDIVIDUALMENTE, ED E' SEMPRE LA MAMMA CHE A TALE SOLUZIONE APPORTA IL MAGGIOR COEFFICIENTE DI SE', PERDENDO NELL'INENARRABILE SACRIFICIO, CHE SPESSO DURA DEGLI ANNI, QUELLE CHE NEL PRESENTE ARTICOLO SON CHIAMATE LE ATTITUDINI FISICHE E SPIRITUALI ALLA PROCREAZIONE.

A PROPOSITO DI MONTAGNA: NON ASSISTIAMO FORSE, NEI MESI INVERNALI, ALLA GIOIOSA EMIGRAZIONE DOMENICALE DI MIGLIAIA E MIGLIAIA DI GIOVANI, IN GITE DI SVAGO E DI SALUTE? BISOGNA APPROFITTARE DI QUESTA ECCELLENTE TENDENZA PER OFFRIRE AI BIMBI CHE NE ABBISOGNANO DEI CENTRI DI STUDIO IN SOGGIORNI SALUBRI, LIBERANDO LE MAMME DALLA PREOCCUPAZIONE ASSILLANTE DELL'ASSISTENZA AL FIGLIUOLO GRACILE.

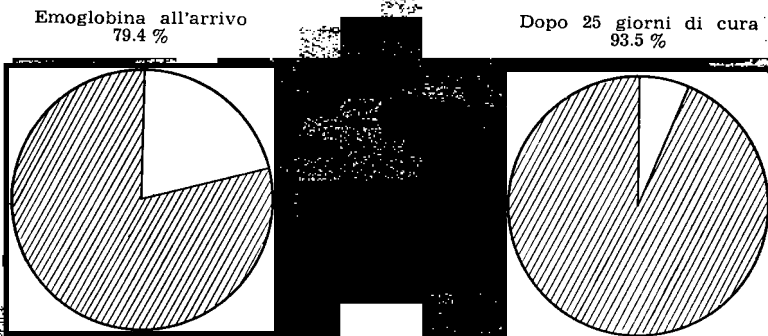
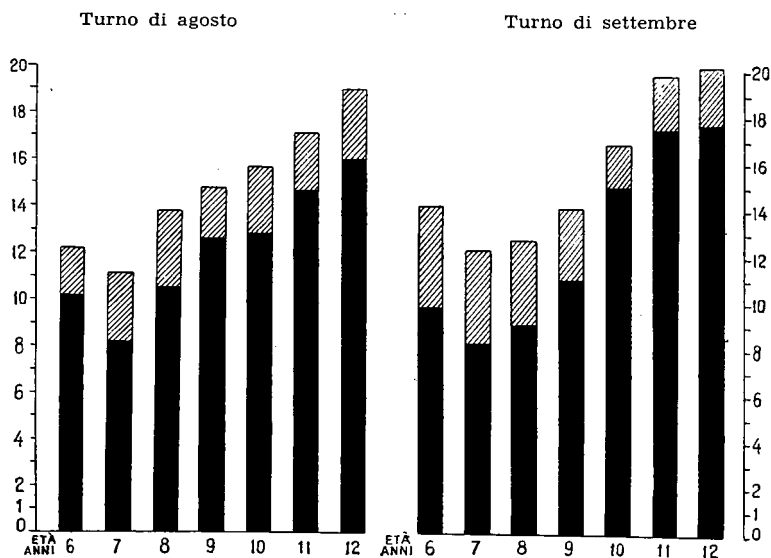
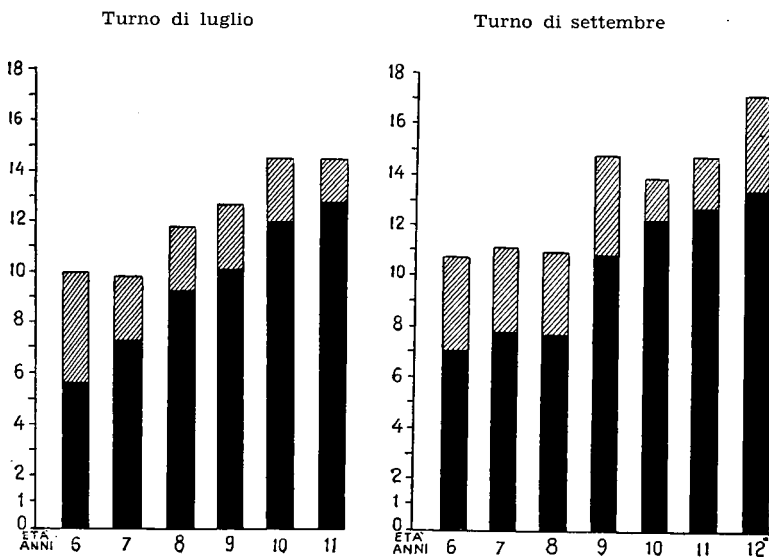
NON SI DEVE DIMENTICARE LA MAMMA, SE VOGLIAMO CONDURRE EFFICACEMENTE LA BATTAGLIA DEMOGRAFICA.

E IMITIAMO IL BUONO, QUANDO E' NECESSARIO, DA QUALSIASI PARTE CI VENGA: CHI NON HA MAI SENTITO ESALTARE LE ISTITUZIONI SCOLASTICHE PRIVATE DELLA SVIZZERA, SORTE NELLE PIU' FAVOREVOLI CONDIZIONI D'AMBIENTE?

necessaria l'altitudine, per altri si offrono le rive dei laghi, le stazioni prealpine, le località che godono di maggior insolazione, al riparo dei venti. Fra 200 e 2000 m. di altitudine vi sono ovunque case per bambini e per giovinetti, in Isvizzera. E' un inventario stupendo: presenterà anch'esso i suoi inconvenienti; richiederà spese notevoli, ma quanti farebbero dei sacrifici per mettere i loro figlioli in condizione di poter coltivare gli esercizi fisici e contemporaneamente di seguire gli studi con maggior profitto per le migliorate condizioni di salute! E da noi? Esistono ospedali veri e propri, specialmente al mare; ma non vi è nulla, o quasi, di quel tipo di Istituzioni svizzere a cui ho accennato, e che hanno pure contribuito enormemente alla rinomanza di quel piccolo paese amico e al suo movimento turistico. L'inventario di quel che esiste da noi è presto fatto: quattro o cinque case adatte ad accogliere bambini della borghesia, e nulla più.

Colmare questa stridente lacuna mi sembra un elemento essenziale nella propaganda demografica.

Seconda idea. Vado a trovare il comm. Mario Tedeschi, l'animatore del Villaggio Alpino del Touring Club Italiano. Lo trovo più che mai pieno di fervore. Il compianto dottor Marco De Marchi ha lasciato all'Istituzione 200.000 lire per una nuova villetta: i lavori sono in pieno sviluppo.

Lo interrogo sui risultati ottenuti durante il periodo invernale. Brillantissimi, come sempre. Si sono ospitati 60 bambini dai primi di gennaio ai primi di aprile, bambini scelti col più grande rigore (ma quante domande si devono forzatamente respingere!) tra le famiglie veramente indigenti, dal Capo di tutti i servizi di assistenza sanitaria del

MODIFICAZIONE DEL CONTENUTO DI EMOGLOBINA NEL SANGUE DI 19 BAMBINE DOPO 25 GIORNI SOLTANTO DI PERMANENZA AL VILLAGGIO ALPINO DEL TOURING.

AUMENTO DELLA FORZA MUSCOLARE, AL DINAMOMETRO, DI UN GRUPPO DI MASCHIETTI...

... E DI UN GRUPPO DI BAMBINE SOGGIORNANTI AL VILLAGGIO ALPINO DEL TOURING.

IL GAIO REFETTORIO DEL VILLAGGIO ALPINO DEL TOURING C. I.

Comune di Milano, il dottor Alfredo Albertini. Risultati eccezionali: aumento medio di peso, kg. 4-4,5, con punte anche di 7 kg., in un periodo così breve. La forza, valutata al dinamometro, è, come minimo, raddoppiata; la capacità polmonare, misurata con lo spirometro, ha avuto, sempre come media, un terzo abbondante di aumento. I bambini non perdono l'anno scolastico. Vi è una Scuola « Donazione Serina » e vi si impartiscono i corsi dalla seconda alla quinta elementare. Un grande benemerito delle Scuole primarie, il prof. Angelo Sichirollo, sorveglia con intenso amore l'andamento degli studi. Pochissime maestre fanno tutto il resto, ed anche i risultati scolastici sono brillantissimi. Nel decennio la media dei promossi è stata del 95 %.

Qui vedo, finalmente, un'organizzazione che mi soddisfa. Non è affatto un ospedale: il medico fa una ispezione una volta la settimana, il sabato sale un'infermiera per la cura della parte igienica, generale e individuale. Si è proprio raggiunto l'ideale degli economisti: massimo risultato col minimo mezzo. Vi è anche un ospedaletto per l'eventuale isolamento, ma fortunatamente in dieci anni non ha mai funzionato.

Gli ambienti sono quelli normali estivi (in estate si arriva però ad ospitare complessivamente 300 bambini), opportunamente riscaldati in inverno, con in più la scuola in azione.

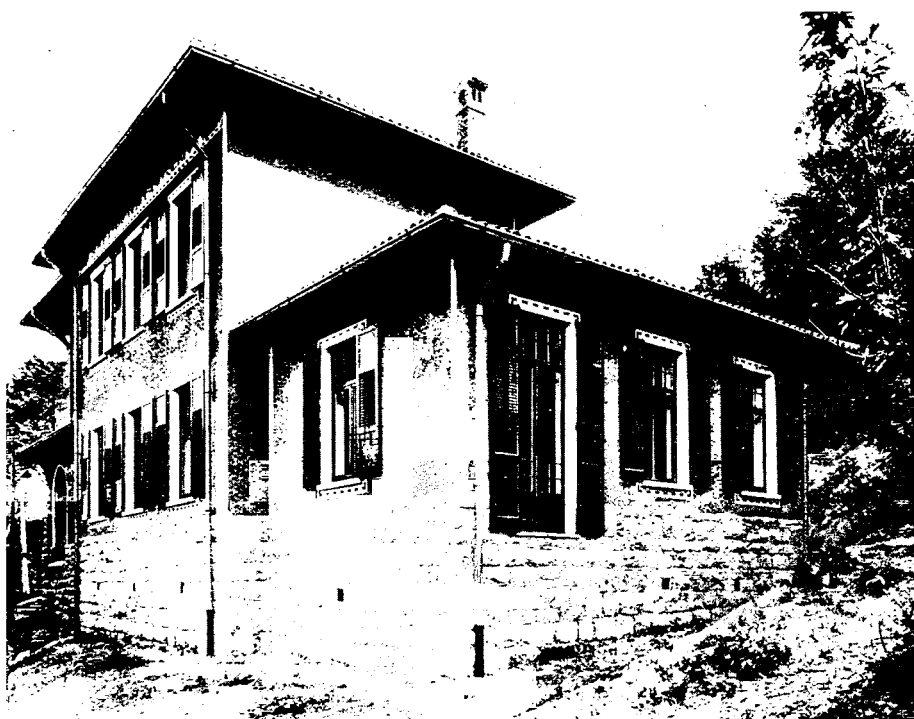
Ma questa organizzazione è rivolta, come è giusto, ai più poveri. E per le classi medie? Ritenere che il singolo, sia pur provvisto di mezzi, possa per conto proprio risolvere razionalmente le difficoltà che gli si presentano quando qualcuno dei suoi figli abbia bisogno di cure climatiche, magari per qualche anno, è grosso errore.

I nostri nonni — lo si sa e lo si sente ripetere continuamente — arrivavano ad avere una dozzina, e più, di figlioli. Vi erano, senza dubbio, allora tanti elementi favorevoli; ma bisogna pur ricordare che vi erano anche altre risorse. Diffusissimo l'allattamento mercenario fuori di casa; diffuso il costume di mandare i figli in Collegio e per parecchi anni. Oggi, questo non deve più avvenire se non in casi eccezionali; siamo d'accordo. Ma allora mi par che valga la pena di esaminare se queste mamme del giorno d'oggi non vengano sottoposte a un travaglio talvolta superiore alle loro forze e a una distruzione di energie preziose alla maternità — come ho tentato di dimostrare più sopra. L'allevamento del bambino ha subìto una evoluzione profonda, e si deve molto alle buone madri se la mortalità infantile è diminuita e se creature che un tempo sarebbero vissute miseramente, oggi, grazie a cure metodiche ed intelligenti, si trasformano gradatamente in individui normali.

Ora, se si tende alla « produzione in grande », non si dimentichi che in ogni famiglia qualcheduno tra i figliuoli può aver bisogno di cure. E allora molto facilmente gli ammalati diventano due: il bambino e la mamma... Quanti ettolitri di ricostituenti e quanti milioni di fialette per iniezioni allo scopo di rimetterli un poco in sesto!... E con quale risultato? In molti casi il sovraccarico e il logorio sono tali che l'attitudine a un maggior numero di figli scompare. Allora la battaglia demografica segna, purtroppo, il passo.

Quali i rimedi? Difficilissimo dirlo, siamo d'ac-

PLASTICO DEL VILLAGGIO ALPINO DEL TOURING ESPOSTO ALLA MOSTRA DELLE COLONIE ESTIVE E DELL'ASSISTENZA ALL'INFANZIA.

SOPRA: INGRESSO AL VILLAGGIO ALPINO DEL TOURING.
SOTTO: LA SCUOLA «GEROLAMO SERINA», ERETTA AL VILLAGGIO GRAZIE A UNA MUNIFICA ELARGIZIONE DEL COMPIANTO CONSIGLIERE DEL SODALIZIO, HA RISOLTO IL PROBLEMA DEL SOGGIORNO INVERNALE. IL PROGRAMMA SCOLASTICO VI SI SVOLGE TRANQUILLAMENTE, CON GRANDE REGOLARITA', SENZA SCOSSE E SENZA URTI. I RISULTATI DIDATTICI SONO ECCELLENTI.

(Fot. Crimella)

cordo. Ma io vorrei che la materia venisse un po' studiata per trovare i possibili provvedimenti. Gli organi del Regime, che attraverso le loro formazioni periferiche possono avere notizie precise sulla composizione delle famiglie di tutti i propri aderenti, dovrebbero accertare anche per le classi medie quali sono le famiglie che hanno figli bisognosi di cure. E allora si potrà trarne norma se convenga creare, o no, istituzioni adeguate. Non si potrà seguire, evidentemente, l'esempio della Svizzera, dove esiste una tradizione diversa e dove tutto, o quasi, è affidato all'iniziativa privata (ma questo sta a dimostrare che imprese del genere si sostengono da sè e possono essere anche redditizie). Noi dobbiamo marciare con un ritmo accelerato, essendo costretti a partire da altre basi; è indispensabile quindi l'intervento degli Enti di carattere politico e pubblico. E' da prevedere che l'indagine dimostrerà esaurientemente che nel complesso della popolazione

I PRIMI PASSI SULLA NEVE AL VILLAGGIO ALPINO DEL T. C. I. . DURANTE LE BUONE GIORNATE I BAMBINI VIVONO ALL'APERTO FIN VERSO LE ORE 16, IMPARANDO ANCHE A SCÌARE E A FAR DELLE BREVI CORSE NELLE PICCOLE SLITTE. SUCCESSIVAMENTE, QUANDO CIOE' IL SOLE COMINCIA A DECLINARE E L'ARIA A FARSI PIU' RIGIDA - SIAMO INFATTI SUL PIAMBELLO, IN VALGANNA, A 950 M. S. M. - COMINCIA LA SCUOLA.

(Fot. Crimella)

scolastica vi sono non centinaia, ma migliaia di bambini che dovrebbero continuare i loro studi anche durante i mesi invernali o al mare o ai monti o in una di quelle magnifiche Stazioni idrominerali che ci sono invidiate da tutto il mondo. E allora bisognerà provvedere. Per fortuna, molti impianti esistono già. Le magnifiche nostre Colonie estive, illustrate dalla grandiosa Mostra di Roma, non dovranno più rimanere soltanto estive; bisognerà organizzarne una parte in modo da poter accogliere un sufficiente numero di frequentatori durante il periodo invernale e scolastico. Difficoltà? Ne esistono senza dubbio: ma certo non sono più gravi di quelle che si presentano per la soluzione di altri problemi. E se quello demografico è ritenuto veramente vitale, bisogna superarle. Anche qui si tratta di «credere, obbedire, combattere ».

NEMO

LA STRADA CHE DA OLATE SALE ALLO ZUCCO, DOV'ERA IL PRESUNTO PALAZZOTTO DI DON RODRIGO (VILLA SALAZAR): SUL TERRAPIENO BIANCHEGGIANO I RESTI DELL'EDIFICIO.

(Fot. G. Galimberti)

IL "PALAZZOTTO DI DON RODRIGO„

Abbiamo avuto recentemente due notizie che hanno rispettivamente rallegrato e rattristato i manzoniani. La notizia giunta da Roma della creazione in Milano di un « Centro di studî manzoniani » è stata accolta col più vivo compiacimento; ma, quasi contemporaneamente, ne giunse da Lecco un'altra che ha prodotto una penosa impressione. « Il palazzotto di Don Rodrigo — si annunciava — sta per essere demolito ». Possibile? I nostri bravi manzoniani si sono subito agitati, col risultato che un telegramma della Sovrintendenza ha tentato di salvare l'edificio « dal piccone distruttore ». Dico « tentato », perchè nel frattempo i lavori di demolizione erano stati portati avanti così rapidamente, che l'ordine di interromperli non ha trovato in piedi che un mucchio di macerie.

Ma assai opportunamente la *Pro-Lecco* ha espresso un voto per il suo ripristino « con la stessa linea architettonica precedente ». Si tratta, è vero, di una semplice tradizione locale, ma le tradizioni locali non sono forse sempre degne di sopravvivere per un loro profumo di bellezza e di poesia?

Del resto, il discorso che qui si vuol fare trae solo motivo dal caso particolare per richiamare una controversia di carattere generale. Siamo d'accordo, il palazzotto di Don Rodrigo *non è mai esistito*, come non sono mai esistiti il castello dell'Innominato e la casa di Lucia. La questione è un'altra, e cioè: parlandoci del palazzotto di Don Rodrigo, del castello dell'Innominato, della casa di Lucia, del paese del sarto, il Manzoni aveva o non aveva in mente certe *precise* località? Alcuni affermano e credono di poter dimostrare che, pur non facendone i nomi, egli abbia identificato i luoghi del romanzo con taluni luoghi del territorio di Lecco; altri, invece, pensano che egli non si sia curato affatto di questa precisa identificazione ed abbia, anche per le località non nominate, mescolato il vero all'immaginario, come in tutto il resto della storia.

E' un secolo che la questione si dibatte (la prima carta topografica del romanzo è di un G. C. Perego e comparve nel 1830!) e non è escluso che la si abbia a dibattere per un altro secolo: eterno miracolo dell'arte manzoniana! Invano il Buonanno, il Cantù, lo Stampa ed altri hanno riferito in proposito quanto diceva lo stesso Manzoni. Il prof. Gennaro Buonanno, bibliotecario della Nazionale di Torino, in una lettera pubblicata dal *Corriere della Sera* (30 luglio 1895) scriveva tra l'altro: « *Egli* (il Manzoni) *m'assicurava che, tolta la descrizione generale nel primo capitolo del territorio di Lecco, non aveva mai avuto in mente, quando lavorava ai « Promessi Sposi », di ritrarre questo o quel luogo di quel territorio..* ». E il Cantù narrava nelle *Reminiscenze*

A DESTRA SUL POGGIO SI VEDONO GLI AVANZI DELLA VILLA SALAZAR, IDENTIFICATA DALLO STOPPANI NEL PALAZZOTTO DI DON RODRIGO: « VERO PALAZZOTTO ALL'ANTICA CHE HA TUTTI I RISCONTRI TOPOGRAFICI... » (« BEL PAESE », SERATA III).

(Fot. G. Galimberti)

(I, 170): « Ho fatto ridere il Manzoni raccontandogli che un cicerone volgare a Pescarenico mi precisò la casa di Lucia, l'orto di Renzo, la cella di fra' Cristoforo, ecc. ».

Che più? Abbiamo la testimonianza del conte Stefano Stampa, figliastro del Manzoni, il quale ha convissuto con lui 24 anni e l'ha praticato altri 12. Ebbene, lo Stampa, parlando del suo padrino, scrive: « Io l'ho sentito più volte affermare che le descrizioni di tutti quei luoghi marcati da un asterisco (1) invece che dal nome, erano

(1) Lo Stampa, per essere più preciso, avrebbe dovuto dire: *da asterischi*. Ahimè! ma anche gli asterischi, che nella finzione dello scrittore vogliono appunto coprire l'*indeterminato*, hanno servito per alcuni a *determinare* certe località. Sentite il Bindoni: « Il titolo del primo capitolo che ha per protagonista don Abbondio è: *Il curato di*..... In luogo del nome del pae-

PANORAMA DI LECCO DALLO ZUCCO. SI VEDE ANCORA UNA COLONNA DELLA VILLA SALAZAR. IL BINDONI CONFUTA L'OPINIONE DELLO STOPPANI (CHE VOLLE COLLOCARE QUI IL PALAZZOTTO DI DON RODRIGO) CON L'ARGOMENTO CHE LO ZUCCO NON ESCE DALLA CURIA DI OLATE, CHE PER LUI E' IL PAESE DEI «PROMESSI SPOSI».

(Fot. G. Galimberti)

PESCARENICO E' UNA DELLE POCHE LOCALITA' NOMINATE DAL MANZONI. IL CONVENTO DI FRA' CRISTOFORO COL SUO TIPICO CAMPANILE CHE SI VEDE NELLA NOSTRA FOTOGRAFIA E' ANTICHISSIMO E CHI NE VUOL CONOSCERE LA STORIA LEGGA LO STUDIO CHE NE FECE A. BALBIANI.

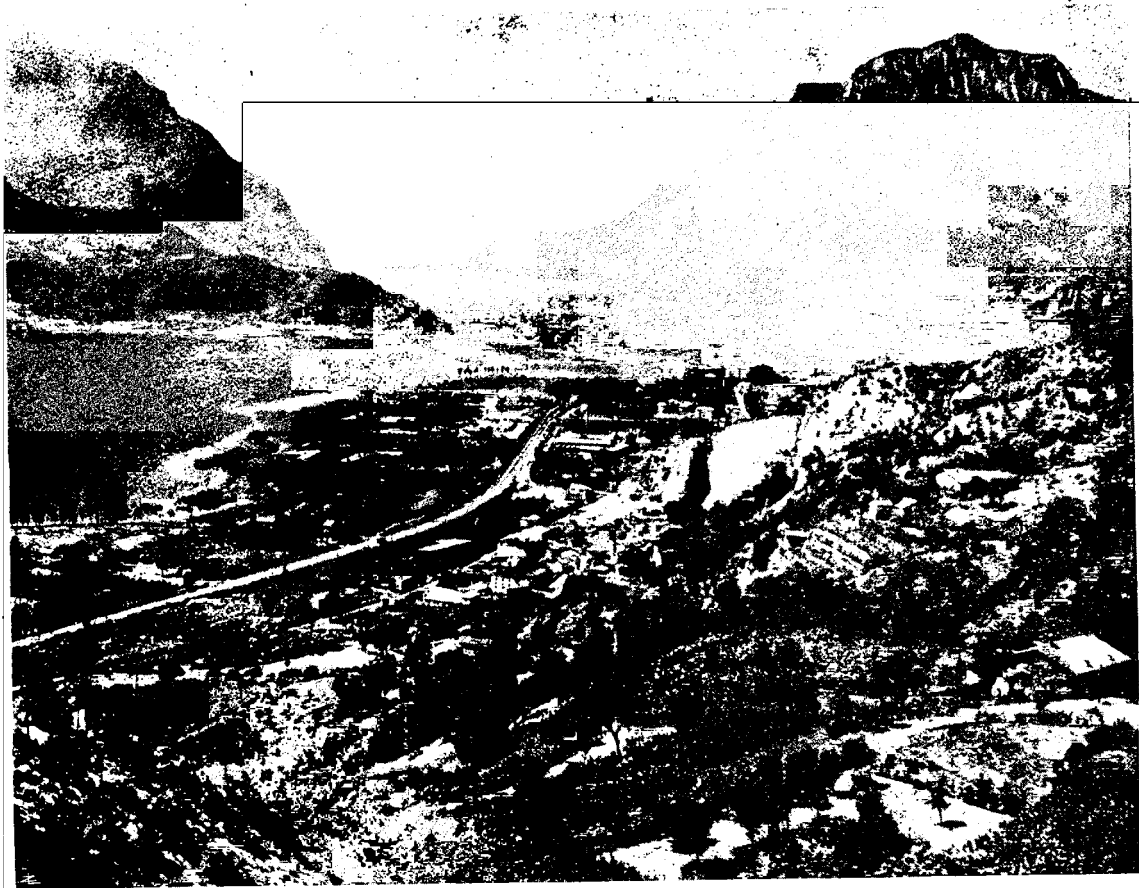
(Fot. G. Galimberti)

non solo immaginarie, ma fatte in modo e con la intenzione di *derouter*, di sviare il lettore dal poterli riconoscere come realmente esistenti ». (*A. Manzoni*, II, 274 e *passim*). E a pag. 23 dello stesso volume, ancora più esplicitamente si dichiara: « Circa al villaggio di Lucia, al castello dell'Innominato e ad altri luoghi che dai Lecchesi vengono mostrati come quelli descritti dal Manzoni, devo ripetere che qui sono tutti in er-

---

se s'incontrano cinque nitidi punti, a uguale distanza e ben marcati, fatti, come si vede, *a caso pensato*. O, dunque, perchè *cinque*, non di più, non di meno? Se, come avviene in cotali sostituzioni, ogni punto ha preso il nome di una lettera, i cinque punti non potranno corrispondere che alle lettere della parola *Olate*, l'unico nome di parrocchia, ecc. ».

L'ADDA, PESCARENICO E IL RESEGONE.

(Fot. G. Galimberti)

S. GEROLAMO CON GLI AVANZI DEL SUPPOSTO CASTELLO DELL'INNOMINATO. IL GRUPPO DI CASE AL CENTRO DELLA FOTOGRAFIA (SOTTO LA SPACCATURA DELLA ROCCIA) E' CHIUSO, IL PAESE DEL SARTO E DELLA CONVERSIONE. *(Fot. G. Galimberti)*

rore. Manzoni, anzi, si studiò, col descrivere luoghi somiglianti pel carattere a quelli dei dintorni di Lecco, ma schivando appunto l'identità, si studiò, dico (e *l'udii da lui stesso*) di fuorviare interamente il lettore, l'artista, l'abitante del paese, per essere più libero di dipingere quello che gli accomodava e, meno il convento e la chiesa di Pescarenico, il rimanente delle descrizioni è tutto ideale ».

Del resto, se vogliamo scartare le testimonianze del Buonanno, del Cantù, dello Stampa, atteniamoci all'avvertimento datoci dallo stesso Manzoni. Nella prefazione, infatti, là dove finge di trascrivere il manoscritto del suo Anonimo, ecco che cosa gli fa dire nel suo italiano scorretto e secentistico: « Per locchè descrivendo questo racconto avvenuto ne' tempi di mia verde staggione, abbenchè la più parte delle persone che vi rappresentano le loro parti siano sparite dalla scena del Mondo, con rendersi tributarii delle Parche, pure per degni rispetti si tacerà i loro nomi, cioè la parentela, *et il medesimo si farà de luochi, solo indicando li teritorij generaliter* ».

Ma, buon Dio — esclama non irragionevolmente il Brentari — se il Manzoni stesso ci avverte che egli intende soltanto indicare il territorio di Lecco *generaliter*, perchè vorremmo noi trovarvi *particulatim* tutti i paeselli, castelli e palazzotti creati dalla fantasia?

Pure è proprio questo che si è fatto, e innumerevoli sono i libri, gli articoli, le carte topografiche per dimostrare che il Manzoni aveva seguito un procedimento diverso da quello da lui stesso ripetutamente dichiarato, e si è da molti discusso e polemizzato, parteggiando chi per questo, chi per quel paesello, chi per questo, chi per quel castello, chi per questo, chi per quell'itinerario, e via dicendo.

Così il fantastico paesello dei *promessi sposi* fu identificato da alcuni in Germanedo, da altri in Maggianico, da altri ancora in Acquate o in Olate.

Dov'era il castello dell'Innominato? La tradizione popolare lo vuole ancora sul S. Gerolamo, nella rocca della Chiusa; il De Gubernatis, fondandosi sopra una lettera del Manzoni, lo metteva in Valsassina; il Cantù lo cercava sul Còdano; lo Stoppani stava, da prima, per il S. Gerolamo, mentre più tardi (« Bel Paese », serata

CASA IN ACQUATE CHE LA TRADIZIONE VUOLE IDENTIFICARE CON QUELLA DI LUCIA.

INGRESSO DELLA SUPPOSTA CASA DI LUCIA IN OLATE. *(Fot. G. Galimberti)*

VIII) si dichiarava per l'Albenza; il Fumagalli lo cercava, ma non lo trovava nella valle di Erve; il Rampoldi era incerto su un Bregnano (in quel di Lecco) o un Brignano nella Gerdadda; il Bindoni, finalmente, lo fissava definitivamente a piè del Monte Forcellino (Val d'Erve) in un punto scoperto non sul sito, ma sulla carta militare. Quanto al paese del sarto, la contesa è sempre stata fra Vercurago (Cantù) e Chiuso (Stoppani e Bindoni).

Ma torniamo al palazzotto di Don Rodrigo, perchè, secondo me, questo è il caso probativo.

E' certo che il Perego, l'Apostolo e molti altri lo vollero mettere al Pomerio (per una leggenda popolare, anteriore al romanzo, di un tirannello che colà aveva abitato); il Fumagalli sostiene invece, con eccellenti ragionamenti, che doveva sorgere a Neguccio presso Belledo; lo Stoppani e il Toschi accolsero una tradizione molto diffusa nel Lecchese che identificava il palazzotto con la villa Salazar allo Zucco sopra Olate (quella, appunto, or ora demolita); il Bindoni, infine, lavorando di critica e di compasso, affermò che doveva essere bensì presso Laorca, ma non però al Pomerio.

Chi, fra tanti valentuomini, avrà avuto ragione? Nessuno. E basterà a dimostrare che, ideando il palazzoto, il Manzoni non si curò di metterlo in questo piuttosto che in quel luogo, un confronto fra gli « Sposi Promessi » e i « Promessi Sposi », fra la prima e la seconda stesura del romanzo. Nei « Promessi Sposi » si legge: « Il palazzotto di Don Rodrigo sorgeva isolato, a somiglianza di una bicocca, *sulla cima* di uno dei poggi onde è sparsa e ridente quella costiera. A questa indicazione l'anonimo aggiunge che il luogo (avrebbe fatto meglio a scriverne alla buona il nome) era più *in su del paesello degli sposi,* discosto da questo forse tre miglia e quattro dal convento ». Invece, negli « Sposi Promessi » si legge: « Il castello di Don Rodrigo era posto *sul pendio* della montagna, discosto *due miglia* dalla casetta di Lucia, un po' *più basso* e più verso settentrione e a *tre miglia* circa dal convento ».

VERSANTE OCCIDENTALE DEL RESEGONE: VALICO CHE DALLA VALLE IMAGNA METTE IN VAL D'ERVE. E' IN QUEST'ULTIMA VALLE (SOPRA CALOLZIO) CHE IL BINDONI METTE IL CASTELLO DELL'INNOMINATO. *(Fot. G. Galimberti)*

« ANDATE ALLA RIVA DEL LAGO, VICINO ALLO SBOCCO DEL BIONE » DISSE FRA' CRISTOFORO AI FUGGIASCHI. IL BIONE PERÒ SBOCCAVA TRE SECOLI FA PIU' VERSO PONENTE, NEI PRESSI DI PESCARENICO. *(Fot. G. Galimberti)*

GLI AVANZI DI UN CASTELLO SOPRA UN'ALTURA SOVRASTANTE VERCURAGO CHE LA TRADIZIONE ADDITA COME IL CASTELLO DELL'INNOMINATO: IL CHE E' DA ESCLUDERSI IN MODO ASSOLUTO IN BASE AL CALCOLO DELLE DISTANZE (FRA S. GEROLAMO E GLI ALTRI LUOGHI DEL ROMANZO) NONCHE' DEGLI ITINERARI DEI PERSONAGGI.

Il lettore ponga ben mente alle differenze da me sottolineate e mi permetta — se egli è un partigiano della realtà topografica del romanzo — di fargli questa domanda: — Perchè mai i luoghi di cui l'anonimo non ha voluto fare i nomi hanno un'ubicazione negli « Sposi Promessi » e un'altra nei « Promessi Sposi »? Se il Manzoni, scrivendo, avesse effettivamente pensato al Pomerio o a Neguccio, o allo Zucco o a Laorca non sarebbe stato logico che li avesse ritratti *subito* senza farne il nome, ma con fedeltà nella prima stesura, quando — tra l'altro — doveva di essi conservare una memoria più recente e più viva? La verità è che i suoi luoghi erano così poco *reali*, che egli li ha indifferentemente cambiati passando dalla prima alla seconda stesura. Adagio: dico male *indifferentemente*. Una ragione forse c'è stata. Nel rifacimento del romanzo è evidente che egli ha voluto precisare e armonizzare *una sua topografia ideale*, perchè il lettore accorto non avvertisse errori e contraddizioni stridenti.

Rileggendo il suo manoscritto, il Manzoni deve essersi, infatti, avvisto di qualche curioso errore nel quale era caduto (uno gli è sfuggito del tutto, come Carlo Linati ha acutamente rilevato nello scorso numero di questa Rivista). Ecco un esempio. A pag. 85 degli « Sposi Promessi » (cito sempre l'edizione del Lesca pubblicata nel 1916) egli diceva che il castellotto di Don Rodrigo era un *po' più basso* della casetta di Lucia; e a pagina 150, nell'*addio, monti,* ci diceva: « si distinguevano i villaggi, i campanili, le capanne; il castellotto di Don Rodrigo, colla vecchia sua torre, soprastava... Lucia lo vide e rabbrividì: *discese coll'occhio verso il* sito della sua umile casa... ». Come mai *discese*, se il castello era *più basso*? Ed ecco il Manzoni, accortosi dell'errore, portare nella seconda stesura il palazzotto di Don Rodrigo *più in su* del paesetto.

Potremmo dire altro, perchè come sostenitori della *topografia ideale* dei « Promessi Sposi » ci sentiamo abbastanza agguerriti, ma preferiamo far punto qui, perchè non vorremmo essere presi troppo sul serio e risollevare una polemica che ha già fatto sciupare inutilmente tanto inchiostro.

Molto meglio prendere il treno o la macchina e andare a fare un giro nel Lecchese. Mettete pure il paesello di Lucia dove volete e il palazzotto di Don Rodrigo dove più vi piace, al Zucco o a Laorca, voi sentirete sempre in quei luoghi un fascino sottile e misterioso. Qualunque viottolo voi prendiate vi incontrerete sempre in Don Abbondio o in Renzo o nel sarto. Sono lì nell'aria che respirate. Vi dimenticherete anche della topografia — arido dilettantismo letterario — ma, senza accorgervi, rivivrete lì la grande umanità del romanzo, sempre viva, sempre suggestiva, sempre reale.

R. S.

VISITE DI BUONA VICINANZA

Una visita alla Città bianco-nera

CODESTA GENTE POPOLANA DI SIENA... HA UNA DIGNITA' DI ASPETTO... *(Fot. B. Stefani)*

Che il cuore di Siena sia aperto, ha da essere verità. Subito e sempre, si sente in essa alcunchè di cordiale. Non una cordialità provinciale o una dimestichezza dimessa: ma un signorile interesse, che vi accoglie e non pesa. Pure, con lei gli approcci materiali non sono dei più facili. Quella via ferrata di Empoli è folta di nomi e, ohimè, anche di indugi. Certaldo par che inviti a un Decamerone: ma il Decamerone è cosa lunga. Così, quella sera della prima volta che vi arrivai, mi parve lungo il tragitto. Per fortuna, nel vagone stipato penetrava una fresca aria di settembre. Si era a metà agosto, soltanto: ma Siena precede. Pareva di andare in montagna: e c'era anche, intorno alla pigrizia del treno, come un alito tacito, quale hanno le alture. Come la campagna toscana respira, nella notte, in diverso modo dall'altre! D'un respiro d'ava e d'infante, insieme; eterna e sempre giovine...

Ma non divaghiamo. Andavo a Siena, la prima volta, pel Palio. La prima volta, per il suo secondo volto. Perchè Siena ha due volti. Uno di consuetudine ed uno di gioco, uno d'arte ed uno di popolo, uno di riposo ed uno di movimento. Che talvolta si confondono insieme, e talvolta vi appaiono distinti...

Per il Palio la città, tacita e schiva, rumoreggia, si accende, urla, schiamazza, si gioconda, e canta. Quello d'agosto è il più famoso. Nè io starò a descriverlo. Ormai tutti lo conoscono; è entrato nel calendario degli spettacoli più ricercati e diffusi, a cui tutti traggono, interrompendo le ferie, o gli altri svaghi, quando il ferragosto imperversa. Quello che più, personalmente, mi piacque, fu la mia visita a un cavallo prima della sua benedizione. Era il cavallo della

... VENIVA FATTO DI PENSARE, SUL SERIO, AL TEMPO CHE UOMINI E CAVALLI ERAN SODALI FRA LORO...

contrada dell'Aquila. Stava là, ingualdrappato di nero e oro, con quell'aria assente e grave che hanno cotesti quadrupedi, destrieri o ronzini; che guardano dai grandi occhi, severi e dolci, soffiando per le froge. Intorno, gli armigeri si moltiplicavano. Codesta gente popolana di Siena — benchè l'Aquila sia contrada nobile, essa rècluta pur sempre i suoi fra il popolo, che qui tutto è cavaliere — ha una dignità di aspetto e di modi caratteristica. E un'aspettazione dignitosa era intorno. Poi, il cavallo entrò in chiesa con riguardo, facendo suonare appena gli zoccoli sul pavimento di marmo, senza nitrire. Fu benedetto a dovere, chinò nobilmente il collo al gesto ieratico del sacerdote: e parve promettere la vittoria o almeno lo sforzo per conquistarla. Mi parve che anch'esso, il cavallo, fosse, da quel momento, consacrato e armato... cavaliere: che dovessero spuntargli agli zoccoli degli speroni d'oro... Nessuno, intorno, fiatava: non c'erano lazzi o bisbigli. Veniva fatto di pensare, seriamente, al tempo che uomini e cavalli eran sodali tra loro, uguali e consorti nel più duro dei cimenti: la guerra. Il cavallo combatteva e vinceva, come l'uomo... E forse essi ricordano quei tempi... E il corteo tornò fuori, ripassò per le vie antiche, pei vicoli che avevano visto la guerra, gli assedî, le pesti, i miracoli... Tutto questo era dimenticato pel Palio. Un cencio; ma un cencio che nelle sue pieghe chiudeva tutti i ricordi, tutti i fasti, tutte le glorie; il respiro degli eroismi antichi, la fede delle antiche libertà...

Sciamavano pure i turisti, rispettosi o ignari, commossi o curiosi, per coteste vie, cotesti vicoli, tra cotesti ricordi. La piazza del Campo era già gremita, per le prove della vigilia e dell'antivigilia. Già tutta l'anima di Siena si tendeva al domani; che era l'ieri, che era la continuazione, la proiezione nel tempo, di tutti i giorni passati: dei quali ognuno aveva fatto trepidare tanti cuori e risuonar tante mani e tante voci. Ne aveva viste la bella piazza, di simili contese! Ne aveva suonati, la Torre del Mangia, rintocchi solenni, rintocchi aspettanti, rintocchi festosi, in sei secoli! E l'eco ne restava nell'aria, empiva la piazza come d'un bòmbito eterno, simile a quello che fa il mare in un nicchio per tanto tempo sepolto nel suo grembo. Toccava a noi, adesso, mescere a quel bombito eterno le nostre voci fugaci. Ma così qualche sonora particella di noi rivivrebbe alle orecchie di quelli che verranno dopo...

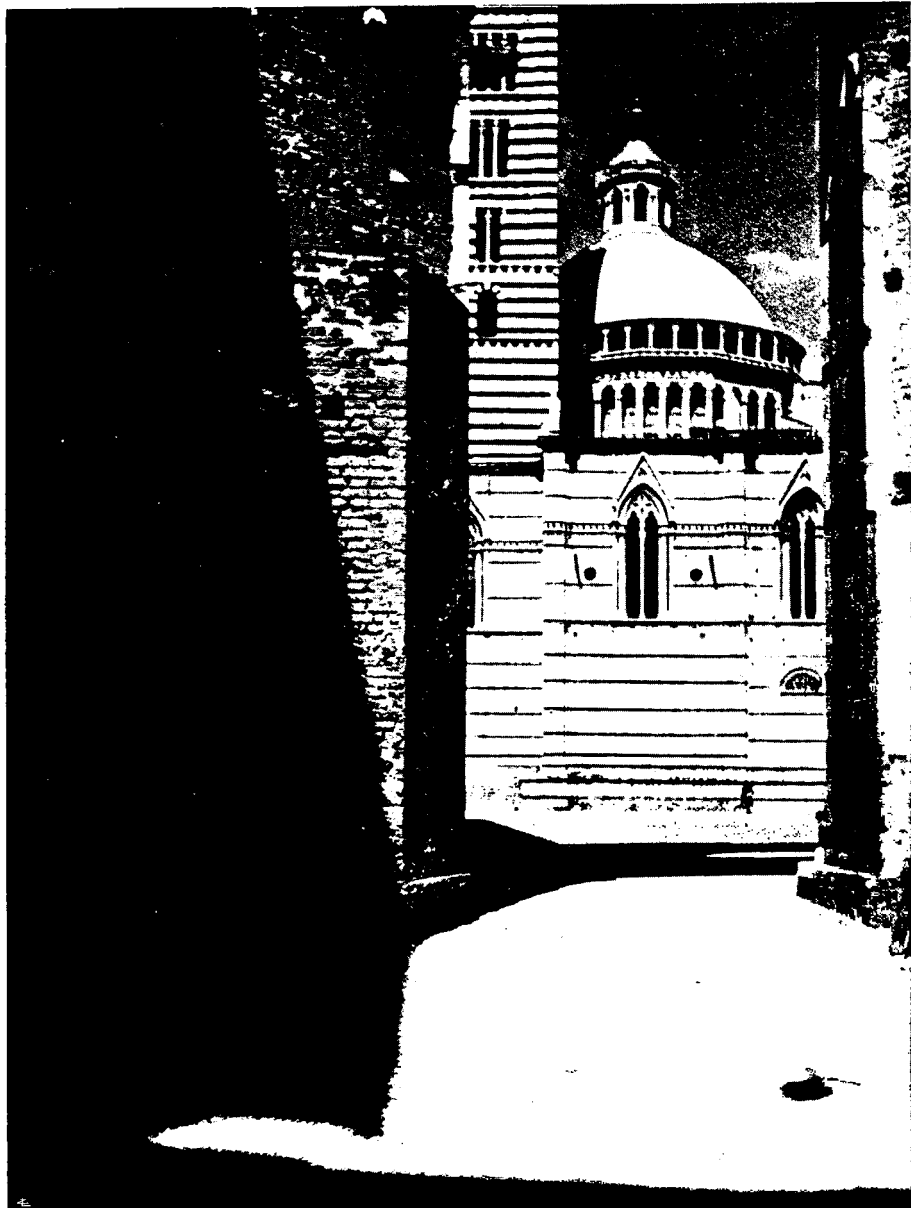
Talvolta il pensiero dell' eternità delle pietre e della labilità nostra ci attrista. Qui non è il tempo nè... il Campo. Il pensiero della competizione prossima è, per tutti, solo. Anche questa infatuazione collettiva e mira-

bile fu già descritta. Passiamo...

Il sole al tramonto insiste più caldamente sui muri, sui lastrici, accende d'oro i vetri dei palazzi rossi e neri. Sulla terrazza del Circolo degli Uniti, alle finestre e sui balconi di Palazzo Chigi, di Palazzo Sansedoni gli spettatori brulicano. Passa il corteo: trombe suonano, bandiere garriscono, cavalli scalpitano. Ogni vostro vicino vi dirà i nomi, le insegne, i fasti, i modi, cercherà di comunicarvi la sua trepidazione, e di compatire la vostra iniziazione, se occorre. E il rito si compie. Non altro che una corsa, sta bene. Ma qui sono in giro le parole pneumatiche: il Palio, Siena; e tutti quei nomi, di animali araldici o veri, di simboli, di memorie. E il sortilegio si compie. Voi non guardate più, sviandovi dallo spettacolo, i merli che cingono i tetti dei palazzi, o le rondini che circondano i merli: voi guardate le istrici, le tartuche, le selve o i liocorni che si disputano il premio. E il vostro cuore parteggia: come a Montaperti, come a Montalcino, come sull'Arbia. E vedete rosso, malgrado tanti colori. Poi tutto si ricompone, tutto si placa. Dinnanzi a voi, di nuovo, il Palazzo Pubblico, pietra e mattoni, par che ringhiotta e comprima ogni fremito discorde: e la piazza si ridistende, cava e come sghemba, in quell'armonia sua inimitabile, per cui un difetto si svolge in bellezza. La Cappella laggiù; qui la Fonte Gaia e la Torre del Mangia, che si rizza su tutte con un'aria di gigante lapideo, dinoccolato ed eroico, su quella adunata di armonie... E i palazzi si spengono ma non si oscurano: chè pare trapeli da loro un irraggiar di memorie. Oh dimenticarsi, smarrirsi per questa piazza, a notte; quando la solitudine pare che vi si versi infaticabilmente, come un'acqua entro un'urna! Il tumulto del giorno si spegne, laggiù, nella contrada vincitrice.

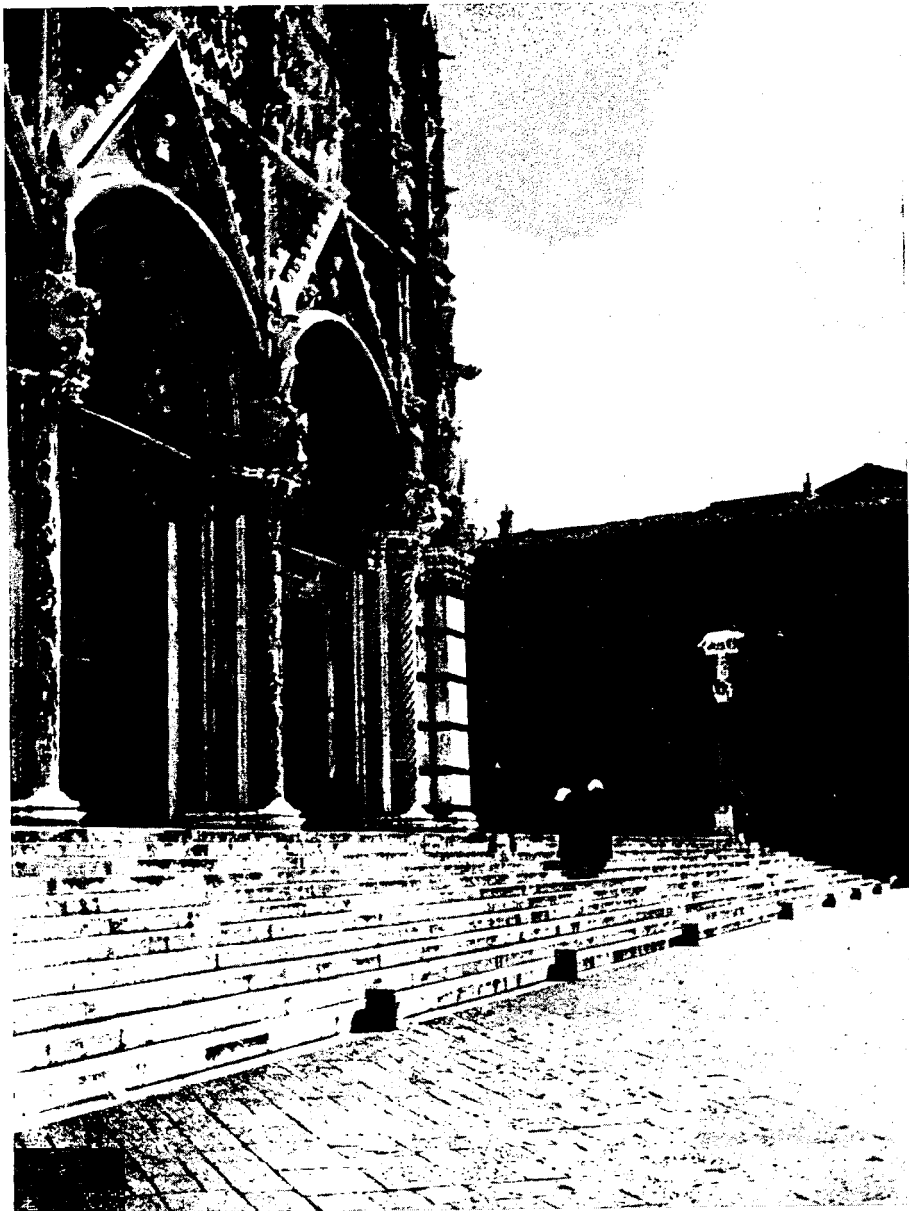
... UNA LUMINOSITA' COSI' NITIDA E AFFINATA... *(Fot. S. Bricarelli)*

Quel mio giorno fu la vittoria dell'Oca: e tutto il Campidoglio nel suo nome gioiva.

Giungevano i rumori, come strepito di battaglie lontane: qua, nel silenzio, un filo d'acqua cantava, un passo attardato s'iterava, come per le mani di qualche Giulietta, in una delle piccole vie, via del Salicotto, forse, o via S. Martino, che in ripido pendio scendono al Campo. Poi, Siena, oltre quella sua passione che rombava laggiù nello spazio e nel tempo; con lo scorrere della sua vena d'arte e di bellezza, eterna come quel filo d'acqua incessante; e col suo piccolo amore nascosto, — che ognuno di noi in gioventù vi ha cercato, e sa che occulto si risveglia o si riappresta a dormire per lui, passeggero attardato, — Siena, dico, tornava al suo riposo di secoli, invitandoci al nostro, per ora, fortunatamente, più breve...

BIANCA E NERA INVECE E' SIENA: COME IL SUO STEMMA, COME LA SUA BALZANA...

(Fot. S. Bricarelli)

Mattini radiosi e fragranti dei risvegli toscani! Mi pare che sia intorno, in codeste città, una luminosità così nitida e affinata, che sempre, in esse, qualche cosa fluttua di bianco, come in una annunciazione o in una purificazione. Poi, sul bianco, per ognuna, si sovrappone qualche altra tinta, qualche altro colore. Rossa, per Firenze, per esempio: a cui il rancore del figliolo suo più grande pare che faccia, in imagine, rossi di sangue gli uomini e di belletto le donne; e rossa, ella, poi, nel rogo di Savonarola, rossa della porpora medicea. Anche Beatrice, la più soave sua forma, non può figurarsi vestita di « fiamma viva »? E Lucca, di riscontro, accanto al bianco di Ilaria non accoppia ormai, per i secoli, il verde del suo cerchio arborato e quello della sua campagna ubertosa, nonchè, passando dalle cose grandi alle piccole, la tinta dei broccati e dei filati, che tappezzano tante sue ville? E Pisa, scarsa di giardini, non ha su sè alcunchè di turchino e di glauco, nel riflesso del suo fiume, che tutta la percorre e le dà il segno ed il rimpianto della sua marina gloriosa e remota? Fantasie; ma, dove tutto è luce, anche la rètina si ipertrofizza e si svaga: e farnetica. Bianca e nera invece è Siena: come il suo stemma, come la sua balzana, e i marmi del suo Duomo. L'alba e la notte, l'amore e l'odio, la purez-

BIANCO E NERO, IL DUOMO E' NATURALMENTE IL PRIMO CUI SI CORRE...

(Fot. S. Bricarelli)

za e la tragicità. Trasferita l'imagine su un altro piano, e la tinta in parole, non è sintomatico che qui, quando Paolo Bourget, uno straniero e un passante, volle comporre per sè, più che per i lettori, un ricordo della città che amava, abbia pensato a un intrigo complicato e violento di chiaroscuri, *Nemesis?* Chè Siena è chiara e scura, aspra e tenera, rissosa e placida, guerriera e sognante. E anche quando si distrae in piccoli divertimenti quotidiani, chiama la sua Accademia e il suo Teatro, Accademia e Teatro dei Rozzi...

Bianco e nero, il Duomo è naturalmente il primo cui si corre, quando si vuol ricercare, nel mattino chiaro, l'anima di Siena. Più fastoso esteriormente di quello di Pisa, emulo o superiore di quello di Orvieto, diverso da quello di Lucca, ha un suo carattere così speciale, di infinito e di non finito, di armonioso e d'irregolare... La facciata di Giovanni Pisano afferma l'orgoglio del primato che in quel 1267 Siena ambiva. Dentro, le opere d'arte sono tante, direbbe un francese, *à y marcher dessus*... E la locuzione calza a pennello: poichè si cammina su grafiti che sono mirabili opere d'arte. Io veramente quella volta non ci ho camminato: non so se in occasione del Palio o per qualche restauro, un assito li copriva a intervalli. Ma il Pergamo era

... SONO, PUR ESSI, OMBRA E GIORNO, CUPI IN PARTE... (*Fot. S. Bricarelli*)

scoperto: il Pergamo di Nicola Pisano, emulo anch'esso di quello di Pisa, e meraviglia delle meraviglie: e nella Cappella di San Giovanni splendeva il San Giovanni Battista di Donatello, sorrideva in grazia la Santa Caterina del Neroccio. Ma a che rifare la « guida del Touring »? Possiamo starci un'ora o un giorno, pregare, obliare, godervi la bellezza, o rievocarvi il passato; è come un luogo familiare per tutti, anche per chi lo vede per la prima volta. La fede nell'al di là può nascere da per tutto e forse meglio in luoghi più disadorni; ma la fede nella vita più s'afforza dove noi vediamo spesseggiare la bellezza.

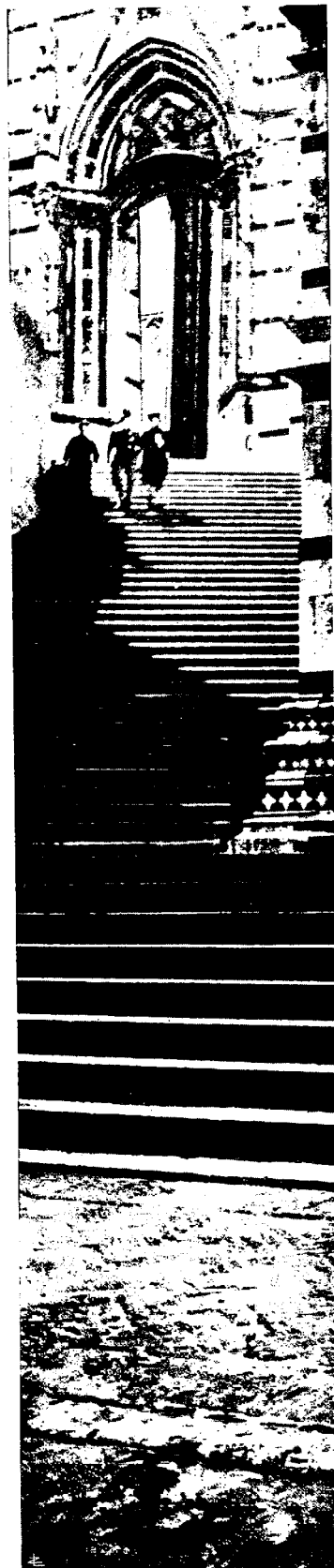
Qui anche l'architettura dei palazzi è vita: le linee determinano un mondo. Il loro ordine e la loro armonia ce lo rivelano e ce ne appagano. Sono, pur essi, ombra e giorno, cupi in parte e aggrondati; in parte sorridenti e amici, tutti di pietra o di pietra e di cotto, con degli intervalli di bifore bianche nel palazzo Tolomei, di bianche trifore nel palazzo Saracini. E quel trecentesco palazzo Buonsignori, in via di S. Pietro, a cui non posso passar davanti senza vedermi romeo in cammino verso un San Pietro più grande, riposarmi un momento sul sedile che ne orna la facciata, prima di riprendere il cammino. E quella piazza Tolomei, che sembra un eremo di pietra, così, accanto al flutto della gente che passa, coi

... IN PARTE SORRIDENTI E AMICI, TUTTI DI PIETRA... *(Fot. S. Bricarelli)*

suoi tre palazzi, sdegnosi o ignari del nuovo modernissimo ufficio...

Ma non soltanto questi luoghi o monumenti insigni piace cercare a Siena. Da per tutto è la sorpresa e può essere, talora, il miracolo. Ci si ricorda di esserci soffermati talvolta, stupiti e commossi, come se veramente avessimo d'un tratto varcato a ritroso il cammino del tempo, e ci trovassimo nel cerchio d'un mondo misterioso, su cui il silenzio e la solitudine aleggiano e si distendono come con un senso di fede. Certe vie, come la Via Galluzza, che pare di pieno medioevo oscuro e torvo, e ad un tratto sbocca, da un vecchio vicolo, sotto un arco da Ponte dei Sospiri: e, in via Sant'Agata, l'arco di San Giuseppe, a cui in lontananza la Torre del Mangia par che si affacci tra le piccole case che le si affoltano ai piedi. E le chiese!... Chè Siena è tutta mistica, tutta pervasa di fede, com'è delle anime ardenti che hanno molto lottato e forse molto peccato. A Pisa il mistico della vita è radunato nella piazza meravigliosa e solitaria, che sembra stare a sè: e San Ranieri è un bel nome, null'altro. A Lucca il misticismo pare sopraffatto talvolta, e soffocato, da quel cerchio, che doveva repubblicanamente regolare ogni norma di vita, nella città tenace, lavoratrice, ambiziosa. Qui in Siena si spande come un soffio che tutto penetra. L'anima di Santa Caterina è un po' dappertutto, non soltanto in quella ca-

E QUEL TRECENTESCO PALAZZO BUONSIGNORI, IN VIA DI S. PIETRO...

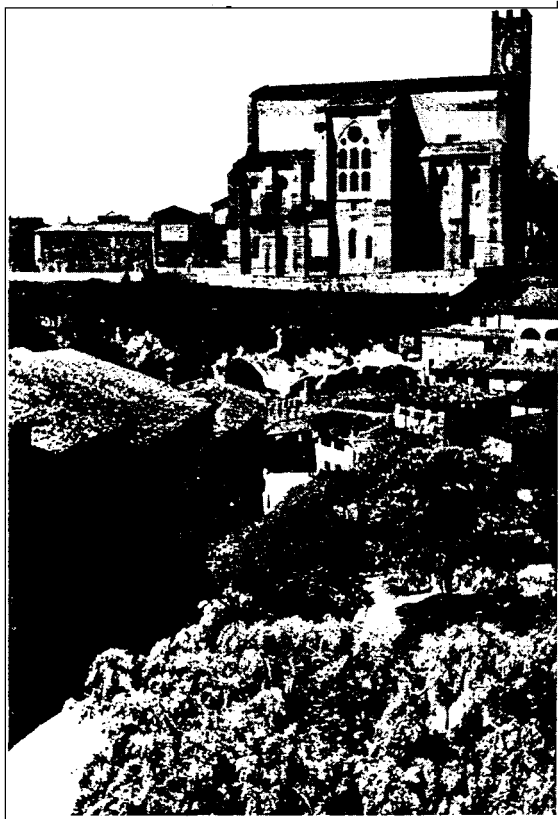
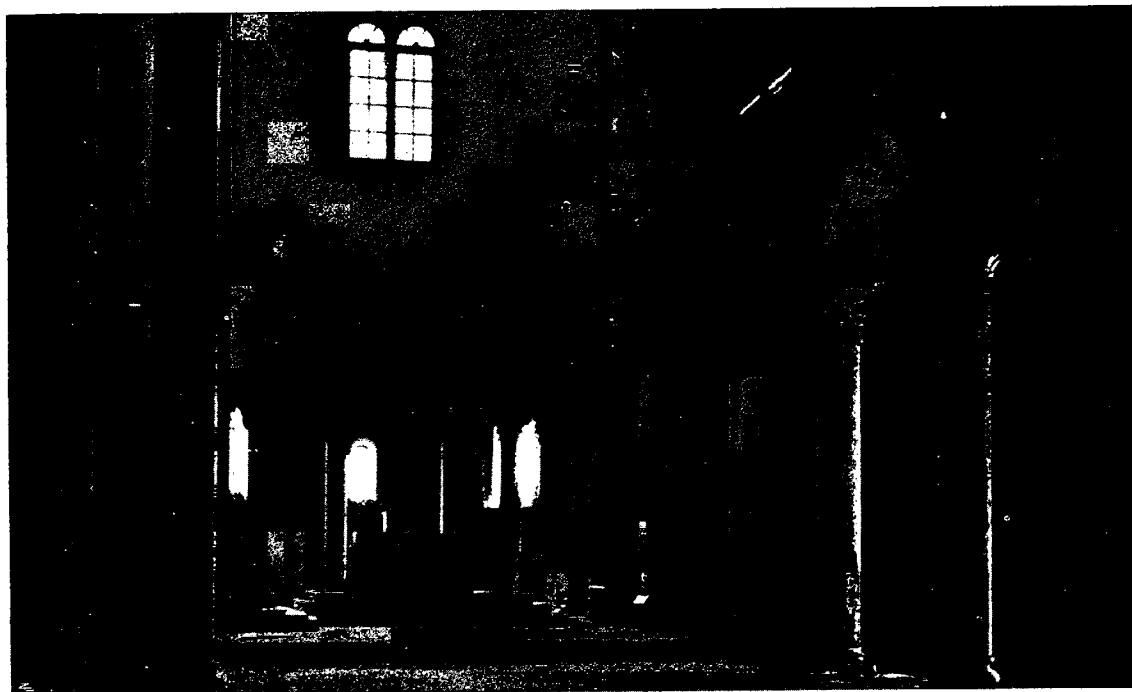
IN VIA SANT'AGATA, L'ARCO DI S. GIUSEPPE... *(Fot. Bricarelli)*

setta di via del Tiratoio, ove dal povero tintore la grande Santa nacque. Quella facciata con due sovrapposte logge ad archi, così snella e scarna: e, dentro, quel loggiato taciturno, ove chiunque entri si sente come invitato a preghiera, non poteva contenere tutta l'attività di quella Santa, che non era puramente contemplativa. Ella agisce: vuol spingere il Re di Francia a una nuova crociata, consiglia il Papa a reintegrare Roma, lasciando Avignone: scrive lettere a tutti, tra una stigmate e l'altra, disserta, incita, combatte. Vera Domenicana, ardente; e pur duttile e forte, come una buona Senese. Così è anche, florida e bella, nella effige del Neroccio... Un altro ritratto di lei è conservato in San Domenico, altra chiesa orgogliosa, ricca di pitture del Sodoma.

Se uscite poi dalle porte Camollìa, Fontebranda, Romana, ecc., tutta la campagna senese è mistica e guerriera, aspra e ubertosa, bianche crete e rigoglio di verde. Salite alla chiesa dell'Osservanza per quella strada che sembra idillicamente campestre, col muro che la fiancheggia, simile al muro di un piccolo cimitero... Il ricordo di San Francesco vi trarrà all'Alberino, ove sorrise al Santo l'ultima sua primavera terrena: l'Alberino, con le sue scalinate e i suoi cipressi, ove il Santo passò, stanco, così stanco che i compagni credettero giunta la sua fine: e nella Chiesetta dell'Alberino la sua mano spiantò l'arida vermena che quindi rifiorì. Rivedrete Sant'Antimo, con la memoria di San Benedetto: e l'alto campanile, cui, davanti, non cipressi, ma vigila un albero che, incompetente botanico, non seppi ravvisare, ma di cui pensai che neppure un miracolo lo avrebbe fatto rifiorire... Così tanti altri luoghi tutti memorabili, alcuno da rivedersi sempre, con gli occhi del pensiero, come una mèta, come una speranza, come un conforto. Tutti per paesaggio insigni e per espressione sacri: Santa Maria in Belverde, Santa Bonda, San Leonardo al Lago, Lecceto...

... E NON SOLTANTO IN QUELLA CASETTA DI VIA DEL TIRATOIO...

... QUELLA FACCIATA CON DUE SOVRAPPOSTE LOGGE AD ARCHI...

Ma il più insigne di tutti, quello che più raduna l'espressione che ho cercato di fissare, è San Galgano. Famosa abbazia in rovina, di cui rimangono in piedi muri e colonne ed archi, come con una tenacia disperata e tragica; e la facciata, con un tondo occhio in alto, guarda, nel suo impietramento ciclopico, la pianura, i colli, rimembrando i tempi che di eroismo e di egoismo tutta l'umanità sazia si abbeverava. Una pace, soltanto, si stende sovr'essa quando la notte cala. Allora, al viandante che passa, pare che le rovine, invece di straniarsi, si famigliarizzino: e si riempiano malinconicamente di ombre, di murmuri, di dolenti e pur speranti segni di vita. La fede, che lungo il giorno ha mostrato soltanto i suoi ruderi, ora si avviva. Passerà di qui al largo il pellegrino solo intento al mondo, alle pompe, alle labili vanità della vita. Si accosterà quegli che, come da un Montaperti o da un Montalcino del pensiero e dell'anima, ove egli abbia combattuto e sia stato in alterna vicenda vinto o vincitore, cerca ormai la sua sosta fuor della mischia, fuor delle risse, fuor del tumulto. E qual refrigerio forse ne proverà! Queste notti qui intorno hanno ad essere così piene di un significato superiore. Chè, se la luna imbianchi le rovine, e insinui tra i lunghi archi divisi e le finestre aperte, simili a feritoie infrante, i suoi biancori nebbiosi, il sortilegio deve diventare allucinante. Ma non è più tempo, ed è bene, di solitudini notturne o di fantasticherie lunari. Soltanto talvolta si pensa alla loro possibilità come a un'altra reliquia o rovina; e se ne sente una certa indulgenza e tenerezza superstiti...

E si risale dal piccolo intervallo notturno, alle mattine, quando errare per questi luoghi dà veramente la sensazione di vita intensa e fidente, che è la sola adesso che conti. Ai mattini di Siena com'era piacevole per me scendere in Lizza. Cioè, per meglio dire, alla Lizza, chè la fiera città combattiva ha dato un nome di lotta anche

... L'ALBERINO, CON LE SUE SCALINATE E I SUOI CIPRESSI... ...SAN DOMENICO, ALTRA CHIESA ORGOGLIOSA, RICCA DI PITTURE...; SANT'ANTIMO DALLE ORIGINI CAROLINGIE, ANTICO ORMAI DI OTTO SECOLI, SACRO A SAN BENEDETTO... *(Com. Prov. del Turismo)*

... LA FACCIATA, CON UN TONDO OCCHIO IN ALTO, GUARDA, NEL SUO IMPIETRAMENTO CICLOPICO... *(Arch. Fot. T. C. I.)*

al suo mite giardino. Certo qui nel passato un'altra competizione dovette avere stanza. Ora vi hanno stanza, come in tutte le città che si rispettano, i bimbi che poppano e i pensionati che oziano, gl'infanti che giocano al cerchio e i giovani che fanno all'amore. E i vagabondi: vagabondi della vita e dell'arte. Cara, tranquilla Lizza, più modesta di tante passeggiate pubbliche di città più vaste, e pure piena anch'essa di un suo carattere speciale, di una sua grazia particolare, sorridente e diffusa. Sembra un chiuso giardino di villa, ma si apre sopra un infinito orizzonte. Qui non fantasticherie lunari, ma solari, immense. Quanto spaziare di colli e piani e vigne e crete; e avvallarsi e risalir di terreni, e sfumar di vedute, e luoghi celebri, per tutto dove l'occhio trascorre. Ancora al tempo della mia giovinezza, fuor di Porta Romana era deserta campagna. Solo, laggiù, il paese squallido si illuminava, col grande eremo di Monte Oliveto, luogo di solitudine medievale, poi asilo di bellezza del Rinascimento, ove ancora le pitture del Sodoma splendono. D'altra parte, Sant'Antimo che ho già menzionato: Sant'Antimo dalle origini carolingie, antico ormai di otto secoli, sacro a San Benedetto... Qui sotto, oltre Porta Comollia, lo stradale Maremmano si allunga. Si allunga come il tempo, verso il mondo. Un'aria sottile e quasi arguta ci ventila in faccia: viene da lontananze azzurre di monti e riempie l'azzurra cavità del piano. Adesso c'è un'aria di egloga intorno: spira dai vigneti del Chianti, dalla Valdichiana ubertosa? Gli arbusti dei viali attorno a noi frusciano discretamente dietro i balaustri che si protendono sulla valle. Il grande si confonde col piccolo, il piccolo sconfina nel grande. Siena, finito il tumulto del suo ferragosto pittoresco, come addietro quello del suo periodo battagliero, torna alla sua calma. Già gli assedianti di Carlo VIII partirono: voglio dire partirono i forestieri. Tocca adesso agli indigeni di riprendere la lor libertà, vale a dire le vacanze interrotte per l'intervallo del Palio, a cui non si può per nessun fatto mancare. Gli eremi delle ville aspettano. L'ultimo tè nel primo palazzo — primo a destra o primo a sinistra, primo per tempo o primo per modo, per arte o per mondanità, io non ho detto qual fosse — l'ultimo tè è passato. Se tè si vuole, bisogna sorbirlo prezzolatamente in un caffè di via Cavour o davanti a quel gioiello che è la Loggia della Mercanzia... Ma come mi piacciono queste offellerie senesi! C'è un odore, intorno, di zucchero bruciato, di pistacchio, di caffè, di spezie, dei tre dolci che le danno il primato. Anche qui, Siena bianca e nera vince il suo Palio. Qual dolce tradizionale potrà competere col panforte sapido e bruno, e i ricciarelli morbidi e biondi, o i cavallucci duri e bianchi? Quando penso che questi dolci, a cui mi piace render qui pubblico omaggio, hanno insaporato la mia infanzia così poco senese, l'odore che qui ne risento mi commuove ancora. E il caffè dove seggo fiorisce per me di ricordi. E intanto, poi che i ricordi sempre si allargano in circoli concentrici e sfociano fuori dell'io modesto e personale, ecco che, guardando la gente che passa nella via, mi par di vedere sempre più in là, sempre più in là nel tempo, in lucco o in armi, in giustacuore o in robone, penne al vento o parrucche al riparo, tonache battute da cingoli, o porpore decorate d'insegne, mi pare di veder passare, a fascio, a gruppi, a capriccio, come il fastoso e malinconico corteo di un Palio del passato, che so, Pandolfo Petrucci e Piero Strozzi, Cosimo Primo e Provenzan Salvani, e Farinata, Enea Piccolomini e il Marignano, e via dicendo: e poi, pittori, statuarii, architetti: e poi Spagnoli e Fiorentini e Ghibellini, e Guelfi, e Imperiali: e la Santa e la Pia. E, su tutto questo, la sacra legge di vivere e l'eterno riso della bellezza: la Fonte Gaia, e... la Torre del Mangia...

COSIMO GIORGIERI CONTRI

LE GUGLIE DELLE SCEITAN METAIA' - MONTAGNE DEL DIAVOLO - VISTE DA MEDANIE' ALEM. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

ITINERARI E RICOGNIZIONI IN A. O.

TZELLEMTI' E DEGEN

Nel quadro del turismo in A. O. I., ricco di mirabili prospettive, due regioni si distinguono tra le altre per una loro particolare e inconfondibile fisonomia, presentando interessantissime possibilità di studio, di svago e di esercizio fisico. Sono esse lo Tzellemtì ed il Semien, immediatamente a sud del Tacazzè, il primo con la catena montuosa omonima, asperrima, dirupata, allucinante; il secondo col poderoso massiccio del Ras Degèn (meglio conosciuto col nome di Dascian).

Ancora qualche mese fa queste due regioni erano assai poco note; e la zona vastissima del Mesciaà, circostante al gruppo del Degèn, era completamente sconosciuta. Si deve all'ardimentosa iniziativa esploratrice ed alla passione alpinistica del Console Italo Romegialli, Comandante la 128ª Legione CC. NN. « Alpina », se il velo dell'ignoto è stato strappato su vasti tratti di territorio amarico, non ancora percorsi da uomini bianchi. Al comando di due successive spedizioni, aventi obiettivi essenzialmente militari, il Console Romegialli non limitava la propria azione al rastrellamento delle armi ancora esistenti ed alla eliminazione degli ultimi ribelli. Avendo intuito prima e constatato poi l'enorme interesse che presentava la zona, egli allargava il campo esplorativo che gli era stato proposto, conquistando le più alte cime dell'Impero ed alcune delle più impervie vette dello Tzellemtì.

Come risultato di questa memorabile impresa, si possono oggi tracciare carte geografiche assolutamente esatte, e si può altresì presentare ai turisti italiani, desiderosi di emozioni nuove, una tra le più belle zone dell'Impero.

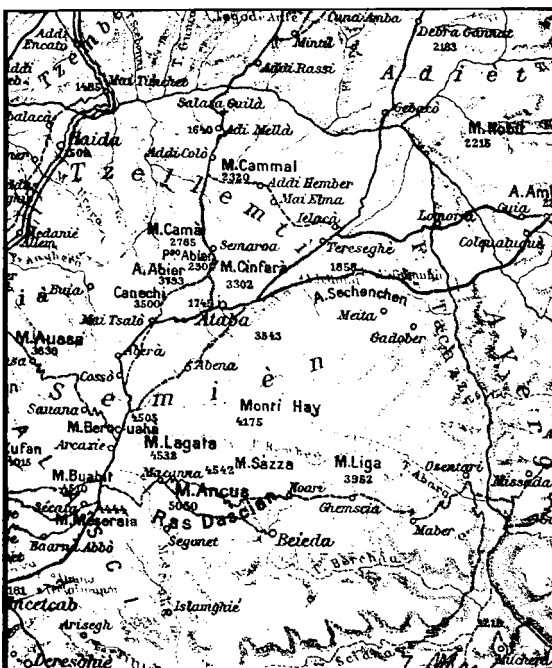
Il turista che giunga al Tacazzè, dopo aver attraversato l'Eritrea e il Tigrai su una magnifica autostrada appena ultimata, che da Massaua e Asmara conduce sino alle rive del fiume ed oltre, potrà già distinguere in lontananza la catena dello Tzellemtì profilarsi grigia e arcigna contro il cielo. Procedendo di pochi chilometri nel territorio dell'Amara e salendo su una delle verdi colline che precedono la catena, il sistema montuoso della regione gli si presenterà di colpo come uno spettacolo fantastico.

Stesa a guisa di immenso anfiteatro tra il

ALTRO PAUROSO ASPETTO DELLE ARDITE GUGLIE E DEI RIPIDI TORRIONI DELLE SCEITAN METAIA'. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

Tembien e il Semien, partendo dal caposaldo iniziale dell'Amba Abier (3793 m.) e terminando con altitudini minori a sud-ovest del Buahit, cioè sull'altipiano di Gondar, la catena dello Tzellemtì forma come una specie di contrafforte dei più alti monti del Semien, culminanti, come è noto, col gruppo del Ras Dascian, alto 5050 metri. Ma in contrasto con questo massiccio, le cui eccelse vette sono pur sempre raggiungibili per chi abbia saldo cuore e robusti garretti, i monti dello Tzellemtì si presentano così aspri e con pareti a picco talmente ostili e impraticabili, da richiedere a chi voglia ascenderne le cime una completa preparazione alpinistica e non indifferenti doti di resistenza fisica e di coraggio.

Si tratta, in realtà, di una vera e propria palestra alpinistica, sfidante tutti gli ardimenti ed alla quale la natura ha voluto dare un aspetto tetro e pauroso, che tuttavia attrae con un fascino profondo, avvincente e suggestivo. E se si pensa che queste montagne di indubbia origine tellurica, tutte guglie, torrioni, pinnacoli e speroni rocciosi, con strapiombi di oltre mille metri e spaccature profonde, si avventano verso il cielo sorgendo da un mare di folta e lussureggiante vegetazione tropicale, che si spinge sino ai 2800 metri, si avrà un'idea approssimativa dell'interesse che presenta questa zona.

Infatti tutto l'altipiano che si adagia ai fianchi della catena, formato di terra feracissima e bagnato da ben sette fiumi che nelle cupe gole montane trovano il loro impluvio — e cioè l'Atabà, il Mai Timchet, il Ferà Ferà, il Serentà, il Buie, l'Anzia e il Giamà — è intensamente abitato e razionalmente coltivato dagli indigeni, i quali, pur essendo di razza guerriera, non hanno mai trascurato di alternare alle fatiche delle

GLI OSTILI IMPRATICABILI TORRIONI DEL RAS DASCIAN, VISTI DALLE SCEITAN METAIA'. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

armi quelle dei campi, che essi curano con particolare perizia. Sicchè il terreno, convenientemente irrigato e concimato, offre ogni sorta di cereali ed ogni genere di ortaggi: dai ceci ai piselli, dalle patate al berberè, il bruciante peperoncino rosso indispensabile in ogni pietanza abissina. Inoltre gli indigeni coltivano una pianta le cui foglie servono per fare il bucato e a rendere candidi gli indumenti, le piante coloranti per la tinteggiatura delle vesti e dalle quali si estrae pure il rosso per le unghie e il nero per gli occhi, ed infine le piante aromatiche per la preparazione dei profumi. Gli indigeni curano pure l'allevamento del bestiame, ed i vasti pascoli presentano mandrie di bovini e armenti di ovini tutti di bella razza.

Dove poi il terreno non è coltivato o adibito a pascolo, la vegetazione spontanea si sbizzarrisce a suo agio, con folte boscaglie di eriche giganti, acacie ombrellifere, euforbie, sicomori, eucalipti, cipressi, fichi d'India e persino qualche palma. In questo magnifico rigoglio di fresca verzura vivono innumerevoli specie di uccelli noti e sconosciuti, quasi tutti splendenti di meravigliose tinte, tra i quali non mancano quelli canori che, in genere, vivono soltanto nella pianura.

Da questo paesaggio incantevole si drizzano le granitiche e vertiginose pareti dell'Amba Abier, tozza e imponente con la schiera delle cime affilate che le fanno seguito. Preceduta dalle malinconiche Sceitan Metaià (Montagne del Diavolo), gruppo di guglie sinistre e impraticabili, che devono il loro nome ad un'antica leggenda nella quale entra Satana con lo sciamma, la catena dell'Abier offre un aspetto talmente ostile, che fu sempre considerata impraticabile. Ma il Console Romegialli ed i suoi Legionari, poco disposti a lasciarsi vincere dalla prima impressione, diedero ugualmente l'assalto all'impervia montagna; e riuscirono infine a portare il Tricolore sulla vetta dell'Abier e su alcune cime minori.

Dall'alto dell'Amba si può godere di uno spettacolo incomparabile: il panorama di gran parte dell'Amara, che si sviluppa con lievità e ricchezza di toni biondi ed azzurrini per cento chilometri di raggio, contenuto a sud dal maestoso gruppo del Degèn incappucciato di neve, e ad ovest e nord-ovest, in armonica successione, dal Buahit e dall'Amba Ras, con i loro immensi altipiani, e dalle pianure dell'Haidà, dell'Uolcait e del Bircutan. Il tramonto poi, visto dalla base orientale dell'Amba Abier, è addirittura spettacoloso, perchè il sole, calando dietro la catena, lascia sprizzare, attraverso gli stretti diaframmi delle rocce, fasci di luci azzurre, rosate e dorate, che rivelano le sagome dei torrioni e delle guglie in tutta la loro suggestiva imponenza.

Lo Tzellemtì offre al turista tutto ciò che può desiderare. L'orrido e il meraviglioso vi sono profusi in tal copia, da compensare largamente il lungo viaggio necessario per giungervi.

Ma per comprendere appieno lo Tzellemtì non si deve trascurare il Semien, che ne è il naturale svolgimento, pur presentando nel Mesciahà ca-

LA CARATTERISTICA E LUSSUREGGIANTE VEGETAZIONE TROPICALE DELLA REGIONE DEL MESCIAHA'. *(Fot. Giuttini)*

ratteri etnici diversi, un clima molto più duro a causa dell'altitudine, e particolarità naturali curiosissime. Quivi, come il bimbo che si è fatto adulto, il terreno perde gli estri, i capricci e le bizzarrie dello Tzellemtì, e si innalza calmo e maestoso verso il cielo, con vallate dall'ampio respiro, pendici regolari, dorsali imponenti. Anche la sbrigliata vegetazione spontanea assume intorno e sul Degèn un aspetto più ordinato, mentre le zone coltivate appaiono ben più vaste e numerose, sì da trovare il frumento anche oltre i 4000 metri. Ma la flora alpina continua fin quasi alle vette, talchè è rara la visione della roccia nuda ed erta. Soltanto le cime e le creste del Ras Degèn sono aspre e spoglie, allorchè non sono coperte di neve.

Infine, anche gli abitanti della regione hanno un carattere ben diverso e più tranquillo di quelli dello Tzellemtì. Mentre questi ultimi, prototipi della razza amara, sono intelligenti, volitivi e, quando occorra, fieramente battaglieri (dinanzi agli Italiani però, e appunto perchè intelligenti, si affrettarono a sottomettersi!), gli abitanti del Mesciahà, costretti finora a vivere un'esistenza arcaica completamente isolata dal mondo, sono un po' più tardi di intelletto, più pacifici, e amano dedicarsi esclusivamente all'agricoltura ed all'allevamento del bestiame.

Fisicamente forti, perchè selezionati dal clima, coperti di pelli di capra come i classici pastori del buon tempo antico, gli abitanti del Mesciahà non sono però retrogradi. Anzi, dal nostro punto di vista, sono più evoluti degli altri, perchè rispettano la donna tenendola ad un grado di uguaglianza con l'uomo, non hanno praticato la schiavitù, e vivono in abitazioni ben fatte.

Gli indigeni del Mesciahà non avevano mai visto uomini bianchi e all'apparire dei Legionari della 128ª fuggirono spaventati. Ma poi la curiosità vinse il timore, e ritornarono portando doni per fare atto di sottomissione.

L'itinerario scelto e seguito dal Console Romegialli per la spedizione, partendo da Addi Arcai, raggiunge la chiostra delle nove cime del Ras Degèn, due delle quali si innalzano oltre i 5000 metri, offrendo la visione completa della interessantissima zona e permettendo pure di toccare con relativa facilità le altissime vette. Diciamo relativa, perchè i sentieri non sempre sono facili e, oltre i 4000 metri, la temperatura scende di notte a 10 e 12 gradi sotto zero, mentre l'altitudine fa sentire, a chi più a chi meno, i suoi effetti sull'organismo.

Comunque, tutti coloro i quali non soffrono di cuore potranno, con un equipaggiamento adatto, anche se non sono esperti alpinisti, provare la indicibile soddisfazione di ascendere le più alte cime dell'Impero. E salire sulla vetta del Degèn significa sentire ed amare tutta questa grande terra, grande quattro volte l'Italia, questa magnifica terra che il genio del Duce ha voluto assoggettata alla rinascente potenza di Roma.

CAMILLO PENNINO

S. A. R. LA PRINCIPESSA DI PIEMONTE COI FIGLI, NEL GIARDINO DI BOBOLI.

(Fot. Avv. E. Biagini)
(Riproduzione vietata)

TONNARE D'ALTO ADRIATICO

L'uomo di vedetta è appollaiato sulla cima della lunga scala a pioli da più di tre ore. Guarda fisso in giù, quasi, novello Narciso, volesse specchiarsi nell'acqua. Il mare è immobile, terso, lucido come un cristallo. L'uomo si è fatto riparo con una stuoia per proteggersi dai raggi del sole. Da parecchio tempo non si muove, non dà quasi segno di vita: un maligno potrebbe avanzare il sospetto che si sia addormentato. Invece è ben desto.

Dall'alto dei venticinque metri della sua scala obliqua spia nell'acqua entro lo spazio circoscritto dalla lunga fila dei sugheri diritti, allineati come una bene ordinata flotta di minuscoli navigli all'ancora.

Tutti gli altri uomini della tonnara meriggiano sotto la breve tettoia della loro baracchetta posta all'ombra dei pinastri. Qualcuno dorme; quattro hanno intrapreso quietamente una partita alle carte.

La vita alla tonnara trascorre così: in attesa. Spesso tale attesa si protrae per giorni, per settimane: chè il tonno è un pesce abitudinario sì, ama ripassare ad epoche fisse per i medesimi luoghi, ma alle volte si perde a gingillarsi per istrada: viene spaventato e ritardato da avversari di rapina, distratto dai pericoli delle altre tonnare.

Le tonnare d'alto Adriatico sono tutte del medesimo tipo, che differisce sostanzialmente da quello che si usa in Sicilia e nelle grandi tonnare di Sardegna e della Tripolitania. Poste in punti fissi, quasi sempre entro insenature profonde, constano di uno sbarramento retale che va sino al fondo: un fondo che non supera la ventina di metri.

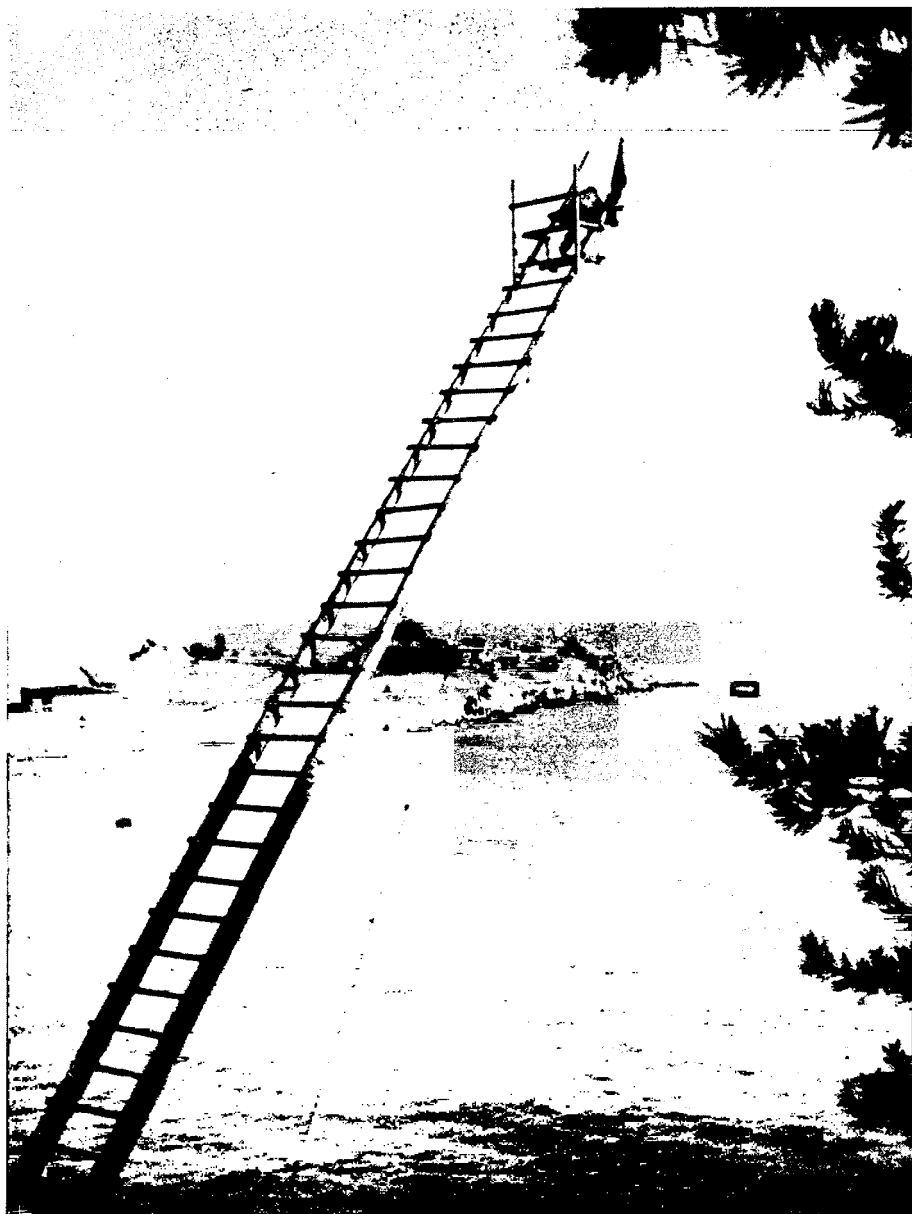
La tonnara, in pianta, è un rettangolo, del quale uno dei lati più lunghi è formato dalla costa medesima. Dalla costa parte, perpendicolarmente, una rete che si avanza nel mare per una quarantina di metri. L'altro lato lungo è formato da un'altra rete di un centinaio di metri. Il quarto lato corto manca, ovverosia rappresenta la bocca d'entrata di quel trabocchetto che è la tonnara. La rete destinata a compiere l'ufficio di porta mobile di sbarramento — chiamata nel gergo dei pescatori « pretek » — è ripiegata e ammucchiata presso il vertice dello sbarramento lungo, esterno, vicino ad un grosso gavitello tenuto a posto da un corpo morto poggiante sul fondo.

Questa rete mobile fa capo ad un cavo che termina presso la baracchetta della tonnara, a portata di mano dei pescatori. Il cavo passa in una puleggia e deve distendere la rete destinata a chiudere la porta della trappola marina allorchè l'uomo di guardia, dall'alto della sua scala, lancia l'allarme con il grido perentorio di: « tira pretek ».

Centinaia e centinaia di tonnare sono fatte così, da queste parti. Non troppe sulla nostra costa, parecchie su quella jugoslava e sulle sponde delle isole dalmate. Gli impianti jugoslavi s'iniziano subito verso Buccari e Porto Re; a S. Elena, a Cirquenizza s'infittiscono.

Impianti stagionali, però. Le scale vengono rizzate, le reti messe in acqua verso i primi di luglio; tre mesi di campagna e ai primi di novembre tutto è già smontato.

Tra agosto e settembre è la stagione del grande passo del tonno. Questo pesce ha delle abitudini curiose; ama vagabondare per i mari, è un animale cui piace immensamente viaggiare. Si direbbe che ogni anno compia la sua crociera. Soffre anche di nostalgia, però: altrimenti non si spiegherebbe questa sua particolarità di ripassare ad ogni stagione per i medesimi punti.

TIPO COMUNE DI SCALA-OSSERVATORIO.

(Fot. U. Maggioli)

Nella larga baia formata dalla penisoletta di Sido, nell'isola di Veglia, ad esempio, deve esservi qualche cosa che lo attrae in particolar modo. Lì, le tonnare pronte ad accoglierlo sono ancora più numerose che in altri luoghi.

E' un pesce che nel periodo estivo non ama allontanarsi dalla costa: fila lungo le sponde, come quegli uomini pigri e timorosi che, camminando in strada, non si allontanano mai dai muri e dal riparo dei cornicioni.

I vecchi lupi di tonnara dicono che le ragioni di tali abitudini estive del tonno debbono ricercarsi nel fatto che esso soffre dell'esistenza di piccoli parassiti che amerebbero rifugiarglisi sotto le squame, nelle vicinanze delle branchie. Tale semplicistica tesi viene suffragata dai pescatori medesimi col fatto che più volte sarebbero stati visti tonni passare rasente alle scogliere, sino a soffregarvisi contro con il corpo.

Altri pescatori sostengono che il tonno nell'estate risale le coste, alla ricerca di acque meno saline. La preferenza che esso dà alle costiere dell'Adriatico nord potrebbe spiegare in parte tale tesi: infatti da queste parti le sorgenti d'acqua dolce che rampollano in mare sono innumerevoli. Si tratta forse di comuni fenomeni carsici, di infiltrazioni; fatto sta che dal Monte Maggiore e dalle Alpi Bebie scendono, in questa zo-

LA LUNGHISSIMA RETE VIENE IMBARCATA.

(*Fot. U. Maggioli*)

na, al mare, moltissime vene d'acqua dolce, e il tonno sarebbe un pesce che, come un uricemico qualunque, amerebbe recarsi in una data stagione dell'anno a « passare le sue acque »...

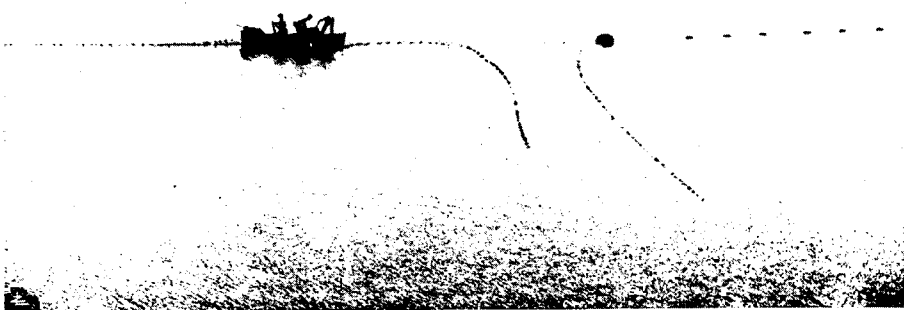
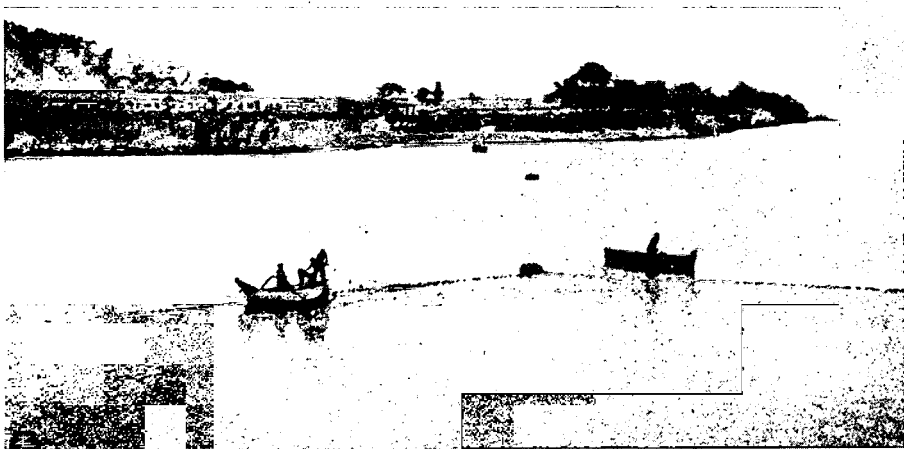
Gli scienziati affermano che si tratta di fanfaluche! Il tonno usa variare ad epoche fisse il suo « habitat », le zone dei suoi soggiorni, spinto da un inesauribile istinto di animale migratore, dal bisogno biologico della ricerca del nutrimento e dalle necessità della riproduzione. Che poi per ricercare il nutrimento proprio finisca per servire al nutrimento altrui è un altro fatto.

L'uomo dell'altra muta è disceso dalla sua scala-osservatorio ed ha avuto il cambio.

Queste scale a pioli sono lunghe di solito dai venti ai trenta metri. L'uomo che va ad appollaiarsi lassù acquista di colpo la facoltà di vedere abbastanza con chiarezza ciò che avviene in mare, anche a una relativa profondità.

In altre parole, egli si avvantaggia di quel fenomeno ottico per cui dall'areoplano risulta molto facile scoprire, segnalare e perseguire il sommergibile che naviga fra due acque, anche a profondità notevole.

L'uomo della scala attende immobile la preda. Il tonno, animale socievole e che ama giocherellare in compagnia, giunge nei pressi, ignaro. Incrocia nella baia, evoluisce, compie oziose gira-

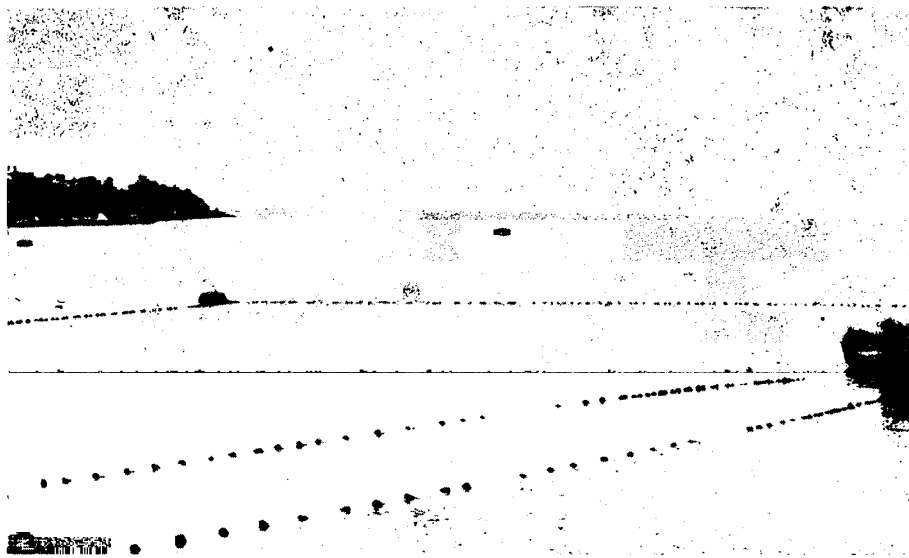
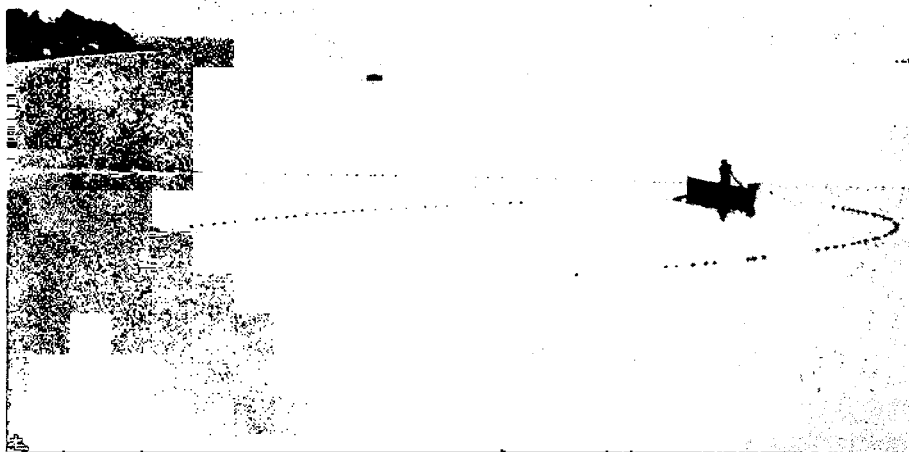
LA RETE MOBILE VIENE FILATA IN ACQUA...

...ED UN SUO CAPO VIENE RIPORTATO VERSO TERRA...

(Fot. U. Maggioli)

volte. Talora, se tarda a trovare la strada che mena dritta alla porta della tonnara, si può riuscire a instradarlo mettendo in mare una barca che ve lo avvii: chè esso dà, molte volte, prova anche di questa imperdonabile ingenuità: ad esempio, di mettersi nella scia di una sorniona barchetta traditrice.

Qualche volta tutti gli armeggii del branco di tonni sfuggono all'uomo di scolta, specie quando il mare è un po' increspato e il cielo pennellato di grigio. Quasi sempre, anche in tali condizioni, si dà però il caso che il branco capiti al di qua della porta della tonnara. Allora la scolta può accorgersi della presenza della preda dal cosiddetto « lampo », ossia da quel subitaneo luccichio che il pesce fa, voltandosi e mettendo in mostra un po' del suo addome argenteo.

Appena l'osservatore ha gridato il suo allarme, nella tonnara tutti corrono ad afferrare il cavo che deve far svolgere la rete di chiusura. Quel cavo viene dialettalmente chiamato « lanzana », probabile corruzione di « alzana ». Per quanto tonno, e naturalmente ingenuo, il pesce non tarda ad accorgersi di essere stato preso in trappola: si slancia allora all'impazzata in tutte le direzioni, colto da subitaneo terrore.

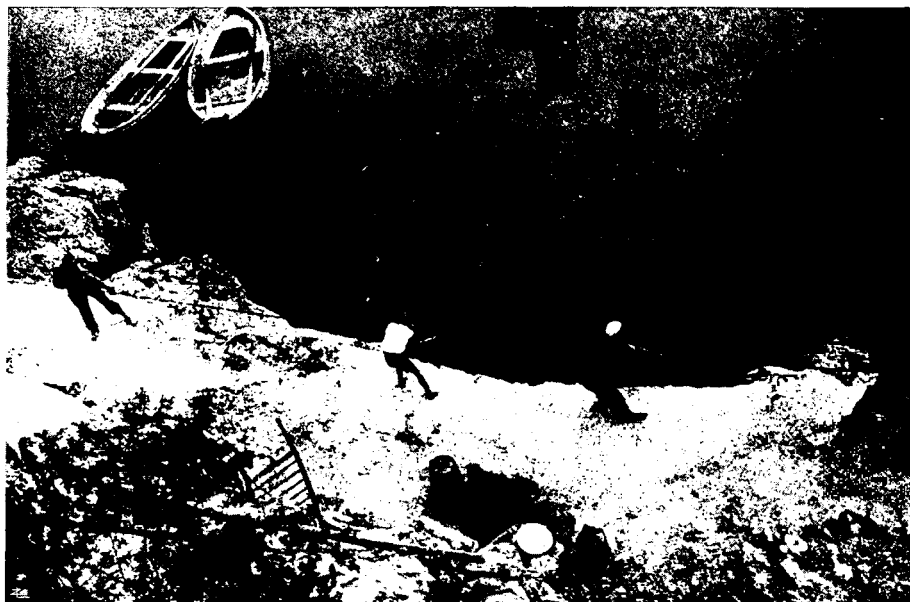
Nella tonnara è un sommovimento di acque, un turbinio di schiuma. I grossi pesci sprofondano, riaffiorano, tentano buttarsi verso il largo, ma si ritraggono presto, spaventati delle grosse maglie della rete foranea. Non è raro il caso che qualche capo, tentando sfuggire verso riva, vada addirittura a sfracellarsi contro le scogliere. Qualche altra volta il branco, specie se non eccessivamente numeroso, tenta acquattarsi sul fondo, rimanendo tranquillo, giocando di astu-

LA STRETTA ATTORNO AL BRANCO DEI PESCI.

...MENTRE SI COMINCIANO A TIRARE I CAPI DELLA RETE...

(Fot. U. Maggioli)

zia e sforzandosi di far perdere le sue tracce. E' questo il momento più emozionante della solitamente assai monotona vita di tonnara. Tutti sono presi da frenesia di lavoro; ma bisogna compiere le operazioni relative alla cattura del pesce con ordine e disciplina. Una barca viene calata in mare; una barca contenente una lunga rete subito filata in acqua e distesa lungo gli sbarramenti dell'impianto retale fisso, all'interno. Questa rete viene poi afferrata per i suoi due estremi e tirata lentamente verso terra. Lo spazio ove sono racchiusi i tonni si restringe sempre più: allorchè è ridotto al minimo, un uomo si getta in acqua e si dibatte per spaventare ancor più il pesce e far sì che finisca per rifugiarsi entro la « sacca », ovvero nell'ultimo scomparto della rete. Ha inizio allora la vera lotta dell'uomo con la bestia. Questa si dibatte e cerca di sfuggire. I tonni più piccoli sono afferrati e gettati verso la scogliera, al di là di un breve moletto piegato verso terra, che forma come una vasca. I più grossi vengono colpiti e finiti a colpi di fiocina, sì che l'acqua, in breve, è attorno tutta rosseggiante di sangue.

L'indomani, secondo l'entità della pescata, sui mercati di Fiume, di Trieste, di Venezia v'è abbondanza di tonno fresco. Il tonno del Carnaro giunge sino alle pescherie di Milano, e anche a quelle torinesi.

In genere, dato che la produzione non è quasi mai troppo ingente, il tonno pescato nelle acque liburniche e dalmate non viene lavorato. Da qualche anno, poi, la pesca si è alquanto rarefatta: non che il tonno non preferisca più tali paraggi ma non vi giunge a frotte compatte come prima. L'annata d'oro dell'ultimo periodo

L'ALLARME E' SCESO DALL'ALTO DELLA SCALA-OSSERVATORIO...

...VIENE TIRATO IL CAVO CHE SVOLGE LA RETE DI SBARRAMENTO..

(Fot. U. Maggioli)

fu quella del 1928, anno di pescosità eccezionale. Nella sola tonnara di Volosca si catturò pesce per un totale di oltre mille quintali.

Nelle tonnare jugoslave la pesca si fa più in grande, e in qualche zona sono sorti anche degli stabilimenti per la lavorazione del pesce.

Un esperimento in grande stile venne qualche anno fa tentato anche sulle nostre coste, nell'isola di Cherso, all'altezza del Canale di Farasina, ove fu impiantata una grande tonnara, con molto impiego di materiale e di capitali. Ma l'esperimento non ha avuto troppa fortuna: il maltempo ha più volte danneggiato gl'impianti e i profitti non sono risultati pari ai sacrifici.

Recentemente i Martinolich di Lussinpiccolo, noti costruttori e armatori navali, hanno iniziato la pesca del tonno con un altro sistema: quello vagante, all'americana. Si tratta di avere a disposizione un motopeschereccio abbastanza grande, munito di un albero discretamente alto, terminante in una coffa, dove prende posto l'osservatore. Albero e coffa sono gli equivalenti della scala esistenti nella tonnara a tipo fisso.

Il peschereccio naviga col suo osservatore di scolta; quando costui riesce ad avvistare un branco di tonni dà l'allarme, e dal battello, a mezzo di appositi congegni, si cala subito a mare una rete lunghissima, che può giungere anche ai 1800 metri. Il battello si mette tosto a navigare in modo. seguendo una rotta circolare, da

UN UOMO SPAVENTA IL TONNO PER SPINGERLO NELLA SACCA.

IL TONNO VIENE SUBITO SQUARTATO E RIPULITO DAI VISCERI.

(Fot. U. Maggioli)

chiudere il tonno nel mezzo della sua rete speciale, detta « saccaleva ». Questa, tirando un cavo, si chiude in basso, come una sacca.

Sulla diminuita produzione delle tonnare fisse i pescatori della Liburnia dànno la seguente spiegazione: secondo loro, il tonno non frequenta più troppo numeroso i paraggi del Carnaro, perchè disturbato dalle frequenti esplosioni di mine preparate per lavori stradali...

Queste « compagnie » di pescatori si dedicano perciò al tonno solo nella sua stagione, e durante gli altri mesi si ingegnano con altri generi di pesca. I loro guadagni non sono certo lauti. In genere tali impianti di tonnare costano dalle cinquanta alle centomila lire, secondo le loro dimensioni. Se i pescatori sono, sia pure per una piccola quota, comproprietari del materiale, allora il profitto è regolato sulla base della metà al proprietario e metà agli uomini della « compagnia »: una forma di mezzadrìa che in Adriatico è in uso anche per altre specie di pesca.

Se l'impianto è invece di proprietà assoluta del padrone della tonnara allora le percentuali che toccano ai pescatori risultano assai minori: quelle normali sono del 30 %.

Vita dura per i tonnarotti. La produzione è molto diminuita: — Sta a vedere — pensano i pescatori — che anche il tonno ci diventa furbo!

UMBERTO MAGGIOLI

INTENSIFICHIAMO LA COLTIVAZIONE DEL RICINO

«In caso di guerra, la nazione che mancasse di olio di ricino vedrebbe disastrosamente ridotta l'efficienza della sua aviazione, cioè dell'arma potentissima alla quale sono affidate le sorti dei futuri conflitti ». Così affermava molto opportunamente il senatore Antonio Marozzi nella prefazione alla sua recente monografia sul ricino; e non è, quindi, da meravigliare se la coltura intensiva di questa pianta è compresa tra i postulati messi all'ordine del giorno della Nazione dallo storico comunicato della Commissione Suprema di Difesa, presieduta dal Capo del Governo, che nello scorso febbraio additò agli Italiani la via più sicura per raggiungere in breve una completa indipendenza economica.

Chi non conosce l'olio di ricino? Lo conoscono tutti i bambini, che storcono la bocca al solo sentirlo nominare; lo conoscono i vecchi, che con un cucchiaino di questo infallibile specifico possono fare blande digestioni; ma non lo conoscono ancora a sufficienza i nostri agricoltori, i quali non dedicano a questo prodotto la considerazione e lo spazio che merita.

L'olio di ricino era notissimo fino a pochi anni indietro soltanto come il re dei purganti; oggi merita, a maggior ragione, il titolo onorifico di re dei lubrificanti. Si è dimostrato infatti insuperabile e insostituibile, a questo scopo, per i motori d'aeroplano e i motori a scoppio di grande potenza, in genere.

E' ovvio, dunque, che l'estensione della coltura del ricino proceda di pari passo con lo sviluppo dell'aviazione, che non può fare a meno del suo prodotto. Eppure oggi, con l'aviazione italiana in pieno incremento e tra le primissime del mondo, soltanto poco più di duemila ettari del nostro territorio sono coltivati a ricino, con una produzione complessiva che si aggira sui trentamila quintali di semi all'anno, da cui si ricavano poco più di cinquemila quintali di olio.

Come recentemente segnalava nel « Corriere della Sera » S. E. Arturo Marescalchi, dando l'allarme al paese e agli agricoltori, noi importiamo annualmente dall'estero oltre centomila quintali di semi di ricino, che potrebbero benissimo esser prodotti in Italia, se quadruplicassimo la superficie adibita a questa coltura, la quale si confà alla natura del terreno di gran parte della nostra Penisola e delle nostre colonie.

Inoltre, siamo tributari dell' estero per oltre ottocentomila quintali di olî minerali, in tutto o in gran parte sostituibili con olio di ricino. V'è, dunque la possibilità di estendere questa coltivazione a oltre quarantamila ettari. Prodotto di-

VASTA COLTIVAZIONE DI RICINO « COMMUNIS SANGUINEUS » A LIDO DI CAMAIORE, PRESSO VIAREGGIO. *(Fot. Avv. E. Biagini)*

namico del dinamico avvenire, lo si potrebbe definire l'olio di ricino per questa sua grande possibilità di incremento colturale, nonchè per il suo impiego ad alimentare motori veloci.

Vediamola, dunque, un po' più da vicino questa interessante pianta, che è oggi all'ordine del giorno.

Non è noto con certezza il paese di origine del ricino, quantunque la pianta si conosca da tempo assai remoto, poichè la troviamo citata nella Bibbia e descritta diffusamente da Plinio. Molto probabilmente è originaria dell'Africa centrale, se non proprio delle Indie orientali, come sostengono alcuni studiosi.

Ma più importa sapere che il ricino è una pianta la quale vegeta in tutte le regioni calde del mondo, dalle terre dei tropici a quelle della zona temperata, in molte delle quali cresce addirittura spontaneo.

Oggi è largamente coltivato nelle Indie, che esportano annualmente oltre un milione di quintali di semi di ricino e circa ventiduemila quintali di olio; nel Brasile, che esporta duecentomila quintali di semi all'anno; e, in ordine decrescente, nella Indocina, nell'Argentina, nel Paraguay, nelle Antille, nel Messico, nell'Egitto e nell'isola di Giava.

La Francia, che ne iniziò la coltivazione fin dall'epoca delle guerre napoleoniche, ha esteso notevolmente la coltura del ricino per sopperire ai bisogni della sua aeronautica e delle sue industrie, soprattutto in Algeria e in Tunisia, nonchè nel Madagascar. E non c'è, si può dire, oggi paese del globo che trascuri la coltura di questa pianta dall'avvenire sicuro.

In Italia, la sua introduzione, almeno a scopo ornamentale nei giardini e nelle ville, è molto antica: e non per altra ragione troviamo ancor oggi qualche pianta di ricino inselvatichito nelle zone calde, come, per esempio, in Sardegna e in Calabria. Anche la sua coltivazione a scopo industriale non deve essere molto recente, se abbiamo notizie di questa coltura nel Veronese fin dal 1816.

Appunto in questa regione essa assurse, da oltre mezzo secolo, a notevole importanza, come pure nelle provincie di Ferrara, Rovigo, Verona, Napoli, Salerno, Lecce, ecc.

Successivamente, però, a causa della malattia prodotta da un parassita e della concorrenza estera, l'area di coltivazione del ricino si ridusse notevolmente, e solo in questi ultimi anni, per il maggior uso che se ne fa in medicina, per le molteplici applicazioni industriali e soprattutto per la constatata superiorità del prodotto nazionale in confronto con quello straniero, si è avuto un sensibile incremento non solo nel basso Veronese, ma anche nell'Emilia, nella Toscana, nelle Puglie, nella Lombardia, nella Campania, nella Sicilia e nella Sardegna.

In colonia, la sua coltivazione è stata intrapresa specialmente in Somalia, lungo le rive del

CAPSULE DI RICINO MESSE A SECCARE AL SOLE PER PROVOCARE L'ESPLOSIONE NATURALE DEI SEMI. *(Fot. Avv. E. Biagini)*

Giuba e dello Scebeli; ma anche nei terreni irrigui della Libia il ricino può essere coltivato con buoni risultati.

Il ricino appartiene alla famiglia delle Euforbiacee: ha il fusto internamente vuoto, che porta, su robusti nodi, ampie foglie palmate, per la forma simili a quelle del platano e della vite. I fiori sono riuniti in infiorescenze a grappolo, all'estremità dei germogli, con fiori maschili in alto e femminili in basso. I fiori femminili si trasformano in frutti, cioè in capsule rivestite di aculei, a simiglianza dei ricci di castagno, che contengono, in tre reparti distinti, tre semi ognuna. A maturità avanzata, le capsule di alcune varietà esplodono, cioè si aprono spontaneamente, e i semi cadono sul terreno circostante, donde occorre raccoglierli.

Nei nostri climi, non potendo sopportare i rigori invernali, il ricino è pianta annuale, che raggiunge generalmente un'altezza variante da un metro e mezzo a tre metri; ma lungo la Riviera Ligure, come pure su tutto il litorale tirreno e jonico, in Sicilia e in Sardegna, il ricino può vivere e fruttificare anche per più anni, assumendo uno sviluppo talmente rigoglioso e un aspetto tanto superbo, da assumere anche il pregio di pianta ornamentale.

In una coltivazione industriale di ricino si deve cercare di conseguire non soltanto il massimo rendimento in quantità di semi, ma soprattutto in quantità di olio, e quindi, adottare le varietà più indicate a questo scopo, come il ricino « communis sanguineus », o il « communis minor », che producono semi assai più piccoli e meno pesanti del ricino « communis major », ma che — a parità di peso — rendono assai maggior copia di olio.

La varietà « sanguineus » è indubbiamente quella che da tempo ha avuto la maggiore diffusione, specialmente nelle colture dell'Italia centrale e settentrionale. Essa prende il nome dalla colorazione rosso-sangue dello stelo, delle foglie e dei frutti giunti a maturità; il tutto di un effetto bellissimo a vedersi, specie in coltivazioni molto estese. Il fusto può raggiungere anche tre metri d'altezza, ed è assai robusto e pieno di ramificazioni, terminanti in vistosi grappoli, con capsule di notevoli dimensioni. Viene anche coltivato a scopo ornamentale.

La varietà del ricino « communis minor » produce capsule non molto voluminose (che generalmente si aprono scoppiando a maturazione), contenenti semi, da cui si ricava un olio particolarmente adatto a usi medicinali: si è però notato recentemente che, anche per gli usi industriali, risponde almeno quanto, e forse anche meglio, di

UN COLTIVATORE DI RICINO SODDISFATTO DEL PINGUE FRUTTO DELLE SUE FATICHE. *(Fot. Avv. E. Biagini)*
GRAPPOLO DI CAPSULE DI SEMI DI RICINO PROSSIMI ALLA MATURAZIONE. *(Fot. Avv. E. Biagini)*

UN BEL GRAPPOLO DI SEMI DI RICINO GIUNTI ORMAI A PIENA MATURAZIONE.

quello ricavabile dal « communis sanguineus », a cui perciò viene spesso preferito.

Si semina in primavera, quando ogni pericolo di gelata è scomparso: a fine febbraio o ai primi di marzo nel Meridionale, da metà marzo a metà aprile nel resto d'Italia. Occorre da 10 a 12 kg. di seme per ettaro.

In terreno appropriato e in località di clima favorevole, i frutti giungono a maturazione dopo cinque mesi dalla semina; per cui, avendo seminato in marzo, si comincia a cogliere le capsule alla fine di agosto. La maturazione di esse non avviene simultaneamente, ma incomincia dalla base dei grappoli, per salire poco a poco alla cima. Le capsule sono da cogliersi quando diventano dure e consistenti e assumono una colorazione giallastra all'esterno.

La raccolta deve farsi gradualmente, e si prolunga in genere dalle tre alle cinque settimane. Le capsule non raccolte a maturità si aprono spontaneamente con un'esplosione che ne lancia i semi lontano dalla pianta, e si risolve in notevole dispersione del raccolto; per cui conviene prevenirla.

Buone produzioni sono da considerarsi quelle che raggiungono i 20-30 quintali di capsule per ettaro, le quali corrispondono a 15-25 quintali di semi sgusciati, che rendono in genere il 45 % di olio di prima spremitura; altri 10-15 quintali si possono ottenere con la seconda torchiatura.

Al prezzo attuale (L. 130 al q.le per semi di prima qualità, e L. 85 per quelli di seconda) si ottiene un prodotto lordo di due o tremila lire, da cui vanno detratte in media lire 600 di spese. Quindi, il reddito è sempre notevole per il coltivatore, e tale da consigliarlo a estendere la coltivazione di questa pianta, a preferenza di altre colture più esigenti per quanto riguarda la lavorazione e meno redditizie.

Va, inoltre, notato che la coltura del ricino ha carattere tipicamente industriale, in quanto il prodotto viene ceduto dall' agricoltore alla ditta che gli ha fornito il seme, al prezzo di contratto, oppure al prezzo del mercato, a somiglianza di quanto avviene per le barbabietole da zucchero.

Inoltre, si hanno molti residui da utilizzare: gli steli delle piante servono generalmente da ottimo combustibile, ed essendo composti di materia fibrosa adattissima alla filatura, come quelli della canapa, potrebbero essere utilizzati a questo scopo, previa macerazione con lo stesso metodo usato sia per la canapa, sia per il lino, con aggiunta di acido solforico per facilitare il distacco delle fibre.

Gli steli del ricino servono anche alla fabbricazione della carta, per l'alto quantitativo di cellulosa che essi contengono; mentre i panelli residuati dall'ultima torchiatura, che non possono esser dati in alimento al bestiame per il loro elevato potere venefico (specie se provengono da semi non decorticati), possono impiegarsi largamente per la concimazione, con l'avvertenza di non far pascolare il bestiame nei terreni concimati, prima che siano trascorsi almeno quindici giorni dall' interramento. Si raggiunge così lo scopo di fertilizzare il terreno e di sterilizzarlo anche dai numerosi insetti,

vermi e larve che lo infestano: tutti parassiti che vengono uccisi dalle esalazioni velenose dei panelli, i quali — si dice — possono anche causare la morte del grillotalpa, flagello dei raccolti.

Attenti, però, che un bambino, incauto e ignaro, non ponga in bocca e non ingoi un seme di ricino: mentre il suo olio lo guarisce e lo sana, il seme ingerito ne procurerebbe la morte fra atroci spasimi.

L'olio di ricino, cosiddetto di prima qualità, si estrae a freddo da semi preventivamente decorticati, e viene chiarificato con la filtrazione, preferibilmente nel vuoto, onde impedire l'irrancidimento derivato dal contatto con l'aria. Come medicinale, è iscritto fino dal 1788 nella farmacopea ufficiale inglese. Ma l'olio di ricino serve anche ad altri usi: si impiega, infatti, nella fabbricazione di saponi speciali e trasparenti, in tintoria per l'appretto dei tessuti, nella preparazione degli inchiostri copiativi delle macchine da scrivere, nell'industria conciaria, nella fabbricazione del cuoio artificiale, nella rifinitura di gomme pneumatiche, nella brillatura del riso, per la illuminazione e il riscaldamento.

Ma, come già si disse, esso serve oggi più che altro quale lubrificante principe per motori veloci in genere e per motori d'aeroplano in ispecie, grazie al suo alto grado di viscosità, scevra da impurezze, e alle sue proprietà di essere ininfiammabile sopra i 240° e di congelarsi soltanto a oltre 10° sotto zero.

Ed appunto per questo suo impiego importantissimo, la coltura del ricino — col concorso dello Stato e delle categorie industriali interessate — deve essere largamente estesa affinchè si raggiunga al più presto il limite minimo di almeno quindicimila ettari di superficie adibita a questa coltivazione, la quale soltanto allora potrà assicurarci, non solo in tempo di pace, ma anche in tempo di guerra, il lubrificante necessario ai nostri aeroplani, per portare la vittoria romana più alto e più lontano.

Testo e fotografie di

ERMANNO BIAGINI

PITTORESCO CESTINO DI... SEMI DI RICINO DALLE CAPSULE APPENA DISCHIUSE. TURGIDE CAPSULE DI SEMI MATURI GIA' ESPLOSE O CHE STANNO PER ESPLODERE.

VAL PUSTERIA. (Fot. B. Stefani)

IN PIAZZA DEI SIGNORI, A VERONA: AMMASSAMENTO DI BANDE NERE E LANZICHENECCHI.

(*Fot. Vasari*)

ITINERARIO TURISTICO DEL FILM "CONDOTTIERI"

«Io sono nato qui, tra queste montagne —, mi disse un giorno Luigi Trenker. Eravamo sul piazzale davanti al Rifugio Flora, al Passo Sella. Il tozzo Gruppo del Sella si schiacciava alle nostre spalle; a sinistra, lontano, oltre Canazei invisibile di lassù, la Marmolada; di fronte la Punta Grohmann, le Cinque Dita, il Sassolungo. Trenker aveva abbracciato le Dolomiti con un lungo sguardo calmo. — Laggiù, — e indicò verso la Val Gardena, — è la mia casa, ad Ortisei. La mia carne si è indurita nella lotta con la roccia, il mio piede si è rinsaldato sulle crode e sui ghiacciai; ma più il mio spirito qui si è formato, respirando quest'aria... Perciò i personaggi dei miei *films* hanno sempre un contatto, anche breve, con la montagna. C'è un motivo spirituale che poi li caratterizza e li precisa.

Il giorno seguente, all'alba, partì con alcuni dei suoi collaboratori, e in otto ore scalò le Cinque Dita: aveva terminato alcune riprese del film «*Condottieri*», e quello fu il suo modo di dire addio alle montagne prima di scendere verso la pianura.

Sugli sfondi offerti dalla cintura di monti che serrano la strada del Sella, egli aveva fatto muovere il suo protagonista Giovanni — da lui stesso interpretato — e lo aveva stagliato contro le cime e le nubi, sopra un biondo cavallo dai fianchi potenti. La storia del *film* comincia veramente a svolgersi con queste scene. Innanzi, un prologo ha raccontato l'assedio al Castello di Caterina, madre di Giovanni, la resa e la fuga sulle montagne. Le montagne proteggono la giovinezza di Giovanni, e dalle montagne, ormai fatto uomo, egli discende per cominciare la sua vita eroica, che l'azione del film, ambientata nel Cin-

LA CAVALLERIA DELLE BANDE NERE SFILA SUL PONTE DEL CASTELVECCHIO DI VERONA.

(Fot. Vasari)

quecento, accompagna dalle prime gesta nel campo di Malatesta, fino all'organizzazione delle Bande Nere ed alla grande battaglia nella quale trova la morte.

E non erano ancora terminate le riprese al Passo Sella, che un mattino Trenker imboccò su per il Pordoi e, valicatolo, proseguì verso Belluno. Si fermò a Colle Santa Lucia. Il paesino è costruito su una collina a sperone, ed all'estrema punta ha la chiesa: dall'alto sembra un paesino da presepio e dà uno strano senso di irrealtà. Qualcuno, poi, riconoscerà il Monte Pelmo, sempre sulla strada verso Belluno, lontana visione di sfondo al carro che porta a salvamento tra le montagne Caterina (l'attrice Ethel Maggi) e il piccolo Giovanni.

Ma fin qui non si trattò di scene molto importanti, e scene molto importanti non si ebbero nemmeno a Riva, sul lago di Garda, dove la lavorazione del *film* fu spostata subito dopo le Dolomiti; importanti, voglio dire, dal punto di vista della complessità delle riprese, perchè, in altro senso, qualsiasi scena (la più breve e la più semplice), è sempre del massimo valore ai fini dell'opera. Infatti, sul Garda, Trenker sostò poco, giusto il tempo di eseguire brevi « passaggi » ad Ar-

CATERINA E IL PICCOLO GIOVANNI: SULLO SFONDO, COLLE SANTA LUCIA (BELLUNO).

UN GROSSO CANNONE SPARA CONTRO IL CASTELLO DI TORRECHIARA (PARMA). I MERLI SONO POSTICCI: FURONO AGGIUNTI PER DARE AL CASTELLO UN PIU' FORTE E TIPICO ASPETTO GUERRIERO.

(Fot. Vasari)

co. Il Castello d'Arco, semidiroccato, costruito sul vivo scoglio, sorveglia la pianura e, lontano, il lago, il quale proprio nella sua direzione allunga l'estrema punta. Da questa parte lo scoglio è dirupato, ma dall'altra digrada; e qui, salito a cavallo, sotto l'occhio vigile degli operatori, Trenker passò tra i cipressi che circondano il castello, meno gentili di quelli di San Vigilio o delle Isole, ma egualmente pittoreschi e forse più in armonia col quadro che doveva conservare, pur nell'azione semplice e, diciamo, pacifica, il senso eroico che permea il *film*.

Il Castello di Torrechiara sorge a circa 20 chilometri da Parma, slanciato, armonioso ed elegantissimo sopra un'altura isolata, circondata da campi e da orti. « Per la sua felice postura — nota Corrado Ricci — sembra sollevarsi al cielo molto più di altre rocche, costruite nel cuore dell'Appennino, ma ingolfate sinistramente fra selve e rupi ». E soggiunge che esso « forma col suo colle tutto un complesso monumentale, come se lo stesso contrafforte su cui grava fosse stato artificialmente costrutto. Di qui il suo aspetto grandioso ed imponente ».

Per il film « *Condottieri* » il castello, che doveva figurare come il castello di Caterina, fu as-

sediato ed assalito. Intorno intorno vennero impiantati accampamenti, postati cannoni; e quando tutto fu pronto, l'azione guerresca incominciò. Mediante... la radio e i collegamenti telefonici, per più giorni torme di cavalieri e bande di fanti, nei pittoreschi costumi dei lanzichenecchi, manovrarono contro il Castello, il quale si impennacchiava di fumo, resistendo accanitamente. Dall'alto delle torri e delle muraglie piovvero palle, sassi e fuoco sugli assalitori che, soltanto usando l'inganno, poterono giungere alla vittoria — con grande soddisfazione di Mario Ferrari e di Augusto Marcacci (nel film, Cesare Borro e il suo subdolo consigliere Danielo), i quali comandavano l'assedio.

Se al Castello di Torrechiara furono girati, come si dice nel gergo cinematografico, i « totali », cioè le scene d'insieme, per i particolari si preferì il Castello di Gradara, che è perfettamente conservato; così anche quelle antiche mura, tra le quali la leggenda vuole che s'incontrassero Paolo e Francesca, rivissero l'antica vita e balenarono di armi. Il cortile servì esso pure, con qualche modifica: soldati, contadini, paesani lo popolarono; sulle mura furono poste le scolte; Giovanni (Trenker), coi suoi fidi Pedro (Lando Muzio), Sanzio (Umberto Sacripante), Birbo (Jamnig) e Barbo (Gerold) lì macchinarono il modo d'impadronirsi del Castello, e tutto ebbe naturalezza e verità.

A Verona le riprese di « *Condottieri* » divennero un vero e proprio spettacolo, al quale assistette in continuazione una grande folla; folla competente, abituata agli spettacoli dell'Arena. Proprio dalle masse dell'Arena furono tolte le diverse centinaia di persone che fecero da comparse nella Piazza dei Signori, davanti all'elegante Loggia di Fra' Giocondo.

Altre scene, non meno pittoresche, furono girate sul ponte e nel grande cortile di Castelvecchio: sul ponte passarono in armi gli squadroni e le compagnie delle Bande Nere, nel cortile il baritono Tito Gobbi (Nino il Cantore, giovane menestrello alla ricerca di una donna per le terre d'Italia) intonò quella che nel *film* si chiama la « Canzone di Maria ».

Eravamo a Gradara. Cominciò a piovere, e le riprese furono sospese. Trenker aspettò un giorno, un altro ancora; e poi, per non perdere tempo in questa sosta forzata, si mise casco ed occhiali, salì in automobile e partì. Portava con sè i due volumi della collezione « *Attraverso l'Italia* » che il Touring ha dedicato alla Toscana. E Trenker andava proprio in Toscana a riconoscere, per le future riprese, i luoghi che già le fotografie di quei due volumi gli avevano segnalati. Il risultato del viaggio fu San Gimignano, dove più tardi, dopo Verona, si spostò la lavorazione.

DUE FRA LE PIU' CARATTERISTICHE INQUADRATURE DI TRENKER...

Quando, salendo da Poggibonsi fra olivi e castagni, compare lassù in alto San Gimignano, la prima impressione è di un'ispida fortezza; e fortezza rimane anche quando si è entrati in città. Le torri, le celebri torri, dominano da ogni piazza, da ogni arco, da ogni vicolo: e sono quattordici, ma superbe, violente, astiose tanto che tornerebbero ad infuriarsi per le lotte cittadine degli Ardinghelli e dei Salvucci; e ce n'erano, dice la tradizione, settantadue.

Benozzo Gozzoli e il Ghirlandaio hanno lasciato sulle pareti delle Chiese di San Gimignano alcuni dei loro capolavori; e sono capolavori vivi, chè il popolo li richiama, il popolo che ha il volto dei personaggi della storia di S. Agostino o delle Esequie di Santa Fina. Esso è rimasto

... POCA TERRA E MOLTO CIELO; MA, COME VEDESI, GLI EFFETTI OTTENUTI DAL CIELO D'ITALIA SONO VERAMENTE STUPENDI.

immutato: nobile e grifagno. Insisto su questo, perchè quando i popolani scritturati come comparse indossarono i costumi cinquecenteschi, sembrò di assistere al miracolo delle figure che dagli affreschi si animavano e tornavano a vita.

Centro delle riprese furono Piazza della Cisterna, dove si svolsero particolarmente le scene guerresche, e Piazza del Duomo. Qui, sulla scalinata della Chiesa della Collegiata, di fronte alla Torre Rognosa, si fece lettura al popolo adunato dell'anatema papale contro Giovanni, e pensai che lì, Girolamo Savonarola, durante le Quaresime del 1483 e del 1484, lanciò le sue invettive contro la corruzione di Roma.

Particolare interessante: fra le scene girate a San Gimignano vi è una sfilata notturna di Bande Nere al lume delle torcie a vento. Il passo, pesante, cadenzato, è sostenuto dal rullio dei sedici tamburini di otto Contrade del Palio di Siena, il quale Palio dette anche alcuni sbandieratori che furono necessari per le riprese effettuate a Firenze davanti a Palazzo Vecchio.

Firenze fu l'ultima tappa del lunghissimo viaggio, che durante quattro mesi portò attraverso le terre d'Italia, da Roma a Roma, su un percorso totale di circa tremila chilometri, una cinquantina di persone. Di questo viaggio ho rammentato le tappe più importanti, ma il pubblico riconoscerà altre località: per esempio, Venezia ed alcuni paesi della Campagna romana.

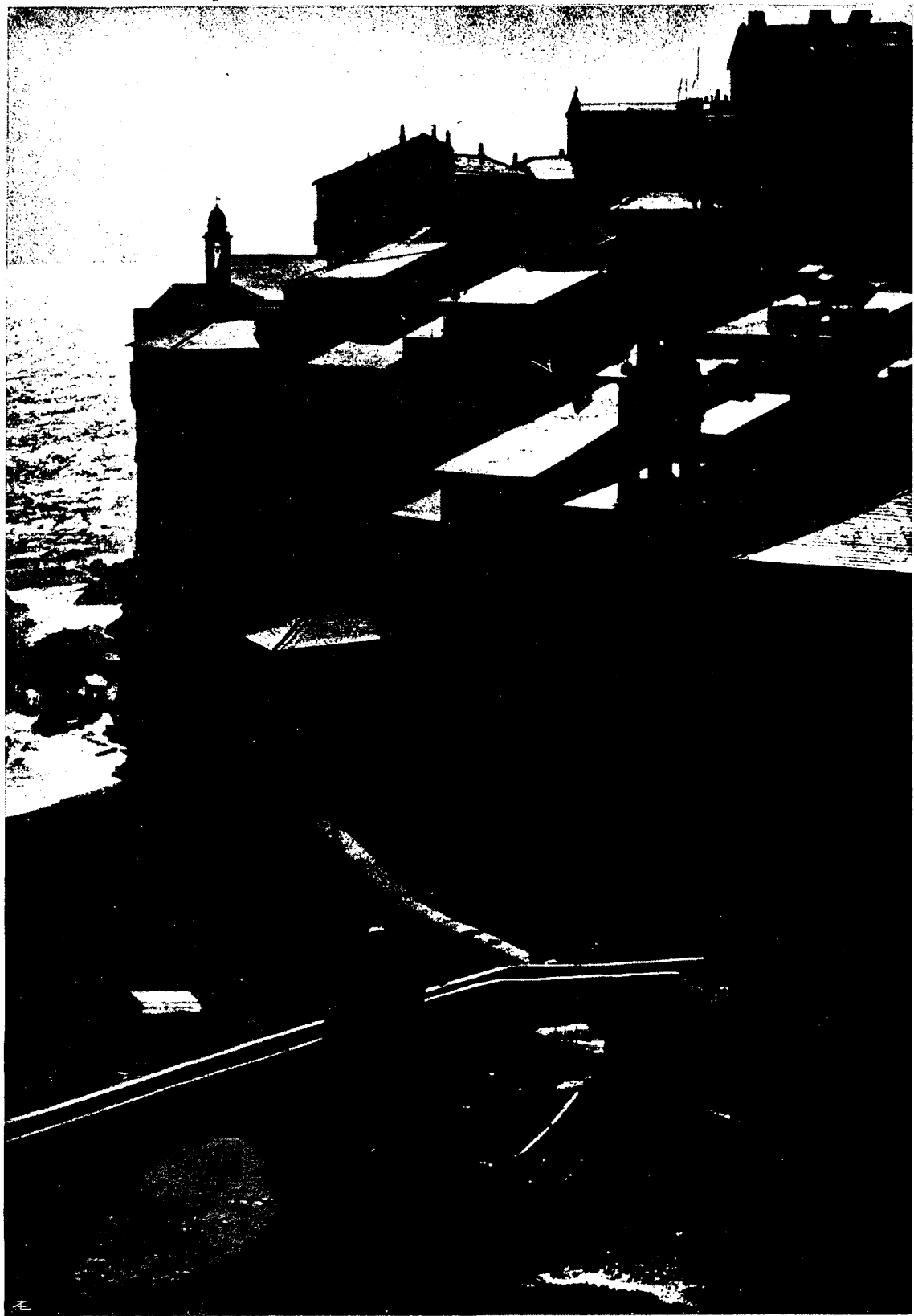
Così, le Dolomiti, le campagne emiliane, mar-

GIOVANNI E I SUOI COMPAGNI DI FUGA SOSTANO SULLE DOLOMITI. *(Fot. Vasari)*

chigiane e toscane, città fosche e città sorridenti, monumenti e castelli d'Italia prestano a «*Condottieri*» un quadro straordinario e inarrivabile. Questo mi fa tornare in mente la proposta lanciata da Léon Auscher, nella Rivista mensile del Touring Club di Francia, di cui è Vice presidente, di far figurare su programmi e presentazioni l'indicazione delle località dove si sono girati gli esterni dei *films*, località che hanno titoli per figurare quanto i nomi degli attori. Il sig. Auscher si rammarica, naturalmente, per i paesaggi della sua Francia; noi ci rammarichiamo per i paesaggi della nostra Italia. L'unico fatto che può vietare questa indicazione è che, spesso, il regista giuoca sull'illusione e non ha tornaconto a svelare, per esempio, che le dune del deserto di «*Sotto due bandiere*» si trovano a poca distanza da Hollywood. Ma, in simili casi, si tratta di connubî spurî fra azione e paesaggio, e l'insincerità della situazione non può non aver peso

LA PUNTA GROHMANN, LE CINQUE DITA E IL SASSOLUNGO IN DUE DIVERSE RIPRESE DEL FILM. *(Fot. Vasari)*

sul risultato artistico finale. Quando il paesaggio è bene scelto, vale a dire è scelto tenendo presente il rapporto drammatico o anche, semplicemente, ambientale con la vicenda, nulla più vieta che nei manifesti, negli stampati pubblicitari, nei titoli di testa dei *film* si aggiunga l'indicazione della località dove si è girato. Da un lato l'interesse del pubblico sarebbe attratto da un elemento di più, dall'altro si compirebbe efficace opera di propaganda. Purtroppo però bisogna anche notare la straordinaria scarsità di *films* che s'ispirano all'aria, alla luce, al paesaggio stupendamente variato d'Italia. Salvo qualche rara eccezione, si è assai circospetti a mettere il naso fuori del teatro di posa, ed anche in tal caso non si scappa: Riviera Ligure o Golfo di Napoli. Quasi che, dalle Alpi al Lilibeo, l'Italia, in fatto di paesaggio, non possedesse altro!

DOMENICO MECCOLI

CAMOGLI. *(Fot. B. Stefani)*

Vita del Touring

L'ALTA APPROVAZIONE DEL DUCE ALLE DIRETTIVE DEL T. C. I.

Dai giornali del 10 luglio 1937-XV:

«Il Duce ha ricevuto i dirigenti del Touring Club Italiano, sen. Carlo Bonardi, ing. Mario Bertarelli, ing. Giuseppe Gorla e dott. Attilio Gerelli, che Gli hanno fatto una relazione delle più recenti attività svolte dal Sodalizio e Gli hanno presentato le opere nuovissime: fra esse, il volume «Puglia, Lucania e Calabria» della collezione «Attraverso l'Italia».

Il Duce, preso atto che subito dopo l'annuncio della grande vittoria il Touring si è dedicato intensamente alla redazione della guida dell'Africa Orientale Italiana, ha raccomandato che l'opera venga portata a compimento nel più breve tempo possibile, anche come dimostrazione che, dopo poco più di un anno dall'occupazione, l'organizzazione del territorio e delle comunicazioni, già compiuta o in via di compimento, è tale che la materia si può perfettamente trattare come se si dovesse descrivere l'Italia nostra o un altro Paese qualunque d'Europa.

Il Duce ha anche apprezzato l'attività invernale del Villaggio Alpino del Touring, rappresentato pure alla grande Mostra delle Colonie estive: attività degna di essere largamente imitata, perchè, consentendo ai bambini gracili il soggiorno montano col beneficio della scuola, arreca un notevole contributo alla battaglia demografica.

Nel campo delle grandi opere cartografiche, geografiche e culturali del Sodalizio il Duce ha preso visione delle prime tavole dell'«Atlante fisico-economico d'Italia», in corso di esecuzione sotto la direzione scientifica di S. E. Giotto Dainelli, ed ha dato suggerimenti per la continuazione del lavoro. Ha inoltre esaminato un notevole progetto per un «Atlante stradale d'Europa», opera di grande mole, che ha pienamente approvata.

Infine il Duce, approvando le direttive del Sodalizio, lo ha incitato a proseguire sempre più in profondità nell'opera per la conoscenza del Paese, dell'Impero, dei Possedimenti e delle Colonie.»

CONSOCI,

Ancora una volta il Duce ha voluto apprezzare l'opera del Touring e confortarla del Suo altissimo consenso.

Il premio, quale più grande non potevamo ambire, è una festa del nostro spirito e in questo momento non ci soffermeremo a parlarvi dei nuovi lavori annunciati, per quanto importanti e di notevole mole. Lo faremo più tardi. In quest'ora domina in noi soltanto il sentimento della riconoscenza per l'alto attestato che ci conferma nella nostra certezza di fare opera buona e savia non soltanto in confronto di Voi, Soci, ma anche nell'interesse del Paese.

— Continuate a fare come avete sempre fatto! — ci ha detto il Duce, congedandoci. Ecco la consegna più gradita e stimolante per il futuro, e ad un tempo il più ambito premio per il passato. E precisamente sul fondamento di questa continuità, formatasi e confermatasi lungo i quarantatre anni di vita del Touring in armonia di uomini, di metodi e di programmi, affronteremo sicuri le mete che ci sono state segnate.

LA PRESIDENZA DEL T. C. I.

Attraverso l'Italia forestale.

Col fascicolo n. 5-6 della nostra Rivista Forestale «L'Alpe», uscito in luce nello scorso Luglio, ha avuto inizio la serie dei numeri speciali intitolata «Attraverso l'Italia Forestale». Come la serie precedente — dedicata all'illustrazione delle più importanti specie arboree che, spontanee od introdotte, formano i nostri boschi — anche questa risponde ai fini del Touring, di propagare cioè, tra le classi colte del popolo italiano, le nozioni indispensabili all'affermarsi di una cosciente solidarietà nazionale con l'opera di restaurazione forestale e montana affrontata dallo Stato Fascista.

Ma l'iniziativa fa parte di un programma anche più vasto, anzi aderisce alla principalissima finalità del Touring: quella di far conoscere ed amare le infinite bellezze dell'Italia. L'albero è ornamento essenziale del paesaggio. Dopo aver studiato gli alberi nelle pagine della serie precedente, il lettore li ritroverà in questa nuova serie, quali elementi costitutivi degli svariatissimi tipi di bosco che, dalle rive del mare agli estremi limiti alpini della vegetazione forestale, vestono di verde ricchezza il suolo della patria.

«Attraverso l'Italia Forestale» accompagnerà il lettore nelle varie regioni italiane, per fargli conoscere l'estensione e distribuzione dei boschi, la loro natura, la loro importanza protettiva e produttiva, le loro relazioni con la vita e l'economia del Paese. Dopo alcuni articoli di carattere introduttivo e generale, ciascun fascicolo pubblicherà una serie di scritti monografici, relativi ai particolari aspetti del problema forestale di ciascuna regione o ad alcune loro singolarità.

La serie si inizia con l'illustrazione forestale delle Tre Venezie. Questo primo fascicolo è dedicato al Veneto e alla Venezia Giulia, mentre il prossimo fascicolo (Novembre-Dicembre 1937-XV) si occuperà della Venezia Tridentina. Tale suddivisione è richiesta dalla mole degli scritti pervenuti, adeguata alla grande importanza forestale del Veneto.

Abbiamo fiducia che «Attraverso l'Italia Forestale» possa raggiungere i suoi scopi didattici e sociali, tra cui quello di servir di guida e di orientamento al tecnico forestale che si accinge ad esplicare la sua attività in una regione a lui nuova o poco nota.

L'abbonamento annuo a «L'Alpe» per i Soci del T. C. I. costa L. 15,50 (Estero L. 25,50); per gli Ufficiali delle Forze Armate e per i tecnici forestali dello Stato L. 12,50; per i sottufficiali e militari di truppa L. 10,50. Per i non Soci Lire 23,50 (Estero L. 46,50).

Il XVI Campeggio del Touring.

Anche questo nostro XVI Campeggio, il cui primo turno si è iniziato il 25 luglio, può vantare un esito brillantissimo. Dal Piano di Verra (2047 m. s. m.) giungono a noi, frequenti ed entusiastici, gli echi festosi della soddisfazione dei molti partecipanti, tutti assai lieti sia della scelta della località, una delle più pittoresche della Val d'Aosta, sia della vita che si conduce nel gaio accogliente raduno alpestre del Touring.

Com'è precisato nel programma, che s'invia gratuitamente a richiesta, sono ora aperte le iscrizioni al secondo e terzo turno:

2° turno, 4-15 Agosto, L. 380.
3° turno, 17-25 Agosto, L. 275.

E' ammessa l'inscrizione ad entrambi questi turni, cioè dal 4 al 25 agosto, con la quota complessiva di L. 675.

Il Ministero delle Comunicazioni ha accordato ai partecipanti al Campeggio la riduzione del 70 % sul prezzo del biglietto di andata e ritorno da tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, indifferentemente per Milano o per Verrès.

Per i campeggianti che affluiranno a Milano, verrà organizzato un servizio automobilistico diretto per il Campeggio.

La Marcia turistico - alpina nelle Dolomiti.

E' già fin d'ora possibile prevedere il sicuro successo della «*Marcia Turistico - Alpina nelle Dolomiti*» che avrà luogo dal 5 all'11 settembre, con questo itinerario: da Bolzano a Tires, indi, attraverso lo Sciliar, l'Alpe di Siusi, il Gruppo del Sassolungo, la Marmolada, il Gruppo di Sella, il Col di Lana, il Passo di Falzarego, sino a Cortina. La quota di partecipazione è di L. 380 e dà diritto: al trasporto con automezzi da Bolzano a Tires e dal Passo di Falzarego a Cortina d'Ampezzo; al trasporto del bagaglio con automezzi da Bolzano a Cortina; al vitto e all'alloggio per l'intera durata della manifestazione nei migliori alberghi e rifugi della regione, tutti perfettamente attrezzati; all'accompagnamento di guide patentate; al distintivo-ricordo.

Il programma della interessante manifestazione — organizzata dal Touring — viene inviato gratuitamente a richiesta.

I Soci automobilisti...

... che specialmente in questa stagione percorrono le vie d'Italia a scopo turistico, ricordino di non mettersi in viaggio senza aver seco un esemplare dell'*Atlante Automobilistico d'Italia al 200.000*, che il Touring ha pubblicato a guida delle loro escursioni, con 99 carte itinerarie e 186 piante di città per gli attraversamenti.

Il primo volume riflette in 45 tavole tutta l'Italia Settentrionale sino a Firenze; il secondo, in 54 tavole, il resto della Penisola e le Isole. Il prezzo dei due volumi è di L. 80 alla Sede del T. C. I.; di L. 85 in Italia, Impero e Colonie; di L. 95 all'Estero. Questo Atlante, come è noto, costituisce una speciale edizione della *Carta Automobilistica al 200.000*, divisa in 30 fogli. Ogni foglio costa L. 4 alla Sede del T. C. I.; L. 5 nel Regno, Impero e Colonie; L. 6.50 all'Estero. Ciascun foglio in più, oltre il primo, rispettivamente L. 4, L. 4.20 e L. 4.50. L'intera collezione di 30 fogli, rispettivamente L. 80, L. 85 e L. 95.

Un lusinghiero giudizio...

... sul nostro Touring viene formulato da un distinto Ufficiale Superiore del R. Esercito, il magg. cav. Cesare Hotz:

«Prima della Guerra 1915-1918 il Sodalizio mi fu *utile* nelle mie gite ciclistiche, motociclistiche, automobilistiche.

«Durante la guerra, il Touring mi fu *necessario* perchè spesse volte le sue Carte furono le uniche di cui io potevo disporre.

«Dopo la guerra, e ora, il Sodalizio mi è sempre più *indispensabile* perchè mi è valida guida sia ai campi d'arma, sia nelle escursioni di riparto in alta montagna.

«Verso il Touring ho solo un rimorso: quello di non essermi fatto Socio Vitalizio fin dal 1910, ma di questo terrò conto a suo tempo quando regalerò la tessera del Sodalizio al mio figliuolo».

AFB

DA ANNI CERCATE QUESTO SERVIZIO

Perchè la vostra macchina si conservi efficiente, sicura, docile e silenziosa non basta dare olio al motore: **almeno 30 organi dello chassis necessitano di accurata lubrificazione.**

A questo provvedono le Stazioni Servizio Mobiloil col più moderno e completo servizio di lubrificazione che sia mai stato organizzato: il Servizio Mobiloil.

VACUUM OIL COMPANY S. A. I.

un servizio che ne vale quattro

ESSO
il super carburante
presenta i sostanziali requisiti della benzina portati al più alto grado di perfezione.
SOCIETA' ITALO AMERICANA PEL PETROLIO-GENOVA

AUTOMOBILISMO

AUTOTURISMO A TAVOLINO

Curiosità straniere di toeletta stradale

Esistono ancora automobilisti incapaci di conchiudere le loro vacanze senza un lungo viaggio all'estero? Forse, ma certamente in numero sempre minore, da quando si è cominciato a « scoprire » che l'Italia è il più dolce e turistico Paese del mondo, mèta dei turisti intelligenti d'ogni Nazione.

In questa « scoperta » dell'Italia, la nostra Rivista ha indubbiamente avuta la sua buona parte di merito, illustrando ai connazionali le bellezze di casa nostra. E forse i pochi che rimangono da convertire scelgono l'estero per le loro vacanze non tanto per difetto di convinzione su questo assioma della nostra superiorità paesistica e monumentale, quanto per avere un'infarinatura di « ambiente stradale » straniero, che permetta loro, negli amichevoli conversari, di lasciar cadere con sapiente noncuranza il ricordo o l'esempio del tal sistema giratorio tedesco, del tal segnale olandese, della tale provvidenza urbanistica svizzera. Nel viaggio estero, insomma, essi ricercano più la strada che la mèta.

In tal caso, un ulteriore modesto contributo può apportare la nostra Rivista all'italianizzazione degli itinerarî estivi, recando a domicilio di questa classe di automobilisti qualche sprazzo di viabilità a tavolino, qualche spunto per i loro discorsi di viaggi d'oltr'Alpe, come se li avessero effettivamente compiuti. Alle debolezze umane, talvolta, bisogna saper indulgere. La vita, del resto, è fatta di paradossi: e il presente caso dimostrerebbe che, per allettare al viaggio italico non basta illustrare i domestici incanti, ma occorre anche porgere qualche sostituto agli ameni viaggi all'estero.

[illegible] AI SORDI
Altro esempio (Germania) di sovrabbondanza di cartelli segnalatori

Ecco perchè presentiamo oggi, senza ordine nè filo conduttore apparente, qualche riuscita istantanea di ambiente stradale, colta in Paesi stranieri, di un certo interesse per l'automobilista curioso che viaggia ad occhi spalancati, e non s'accontenta di catalogar nella mente paesaggi e monumenti, ma ricorda, confronta, cita e discute le varie provvidenze attuate per agevolare la viabilità.

Forse la parola « provvidenza », trasferita dal gergo tecnico al linguaggio comune, potrebbe talora apparire esagerata .« Troppa grazia! » è il caso di dire davanti al campionario di iconografia stradale concentrato su uno stesso palo e illustrato nella nostra figura 1. Siamo in Olanda, nelle vicinanze di Dordrecht: l'automobilista che sopraggiunge a 100 all'ora può apprendere l'esistenza di un vicino incrocio; l'obbligo di cedere la precedenza; il divieto di transito in bicicletta, in carro, con carretto a mano; il divieto di pascolo, e altre nozioni di prima necessità. I viandanti di quella regione, perbacco, devono avere una memoria ferrea e una rapidità di percezione cinematografica!

Fig. 1 – VESTIRE GLI IGNUDI
Ecco un palo indicatore (Olanda) che non patisce il freddo e non può certo dirsi scarsamente utilizzato

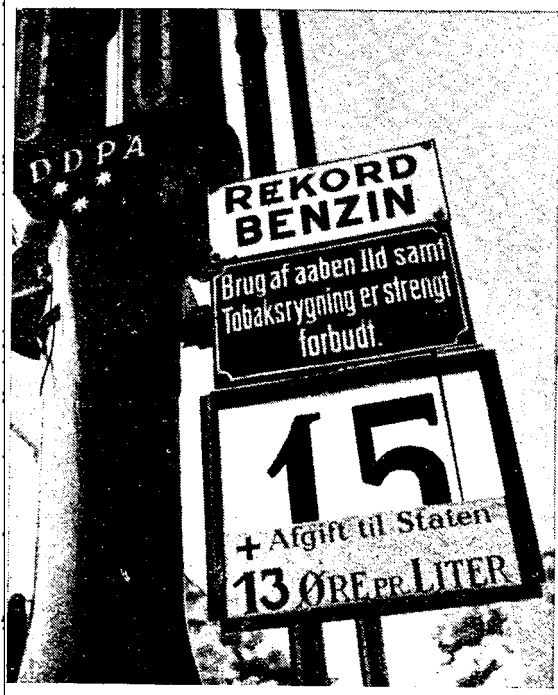



Fig. 3 – Confortare gli afflitti
In Danimarca, come altrove, il prezzo della benzina è, per pudore, comunicato in pillole: tanto di materia prima, tanto di tassa. Osserviamo e meditiamo: mal comune, mezzo gaudio!

Di genere non molto diverso è la raccolta di cartelli effigiata in figura 2, con l'aggravante dello sfondo arboreo, che confonde la visibilità. Qui siamo in Germania, dove l'abitudine di rinforzare l'avvertimento principale

Fig. 4 – Dissetare gli assetati
Sul Monte Ceneri (Svizzera) il posto di rifornimento d'acqua è accompagnato da un corso teorico-pratico sull'importante funzione

(in questo caso, il passaggio a livello) con il segnale generico di pericolo e d'attenzione tende a generalizzarsi, come la compagnia degli aggettivi obbligati a tutti i nomi d'una certa importanza, nella prosa di certi giornali che voi conoscete. I due coniugi che troneggiano sul palo hanno, a loro volta, una piccola figlioletta, una « curva pericolosa » a sinistra, ch'è forse l'unica discretamente visibile. Da notare che i catarifrangenti per la percezione notturna son posseduti solo dal padre di famiglia (il cartello di pericolo), nella logica persuasione che basti vedere quello, perchè in sostanza esso dice tutto. Ma allora perchè ammazzarlo, di giorno, con gli altri due?

Questa, dell'eccesso di cartelli, che finiscono col perdere la virtù stentorea, abituando l'automobilista alla

Fig. 5 – Istruire gli ignari
In Danimarca le vetture dei principianti portano il vistoso cartello « Vettura-Scuola »: si salvi chi può!

continua visione di segnali superflui, che lo confondono, sommergendo anche i segnali utili, è una tendenza emigrata dalla Germania persino in qualche città d'Italia. Del fenomeno ci siamo già occupati altra volta sotto il suo aspetto generale: la codificazione troppo pedante, minuziosa e diligente delle regole circolatorie è l'estremo opposto della libertà indisciplinata; costringe l'utente a continue trasgressioni, che non potendo essere tutte represse, generano l'impressione dell'impunità e l'abitudine di fare il proprio comodo. Il cartello stradale è un male necessario, in quanto vuol rimediare all'imprudenza o disattenzione dell'utente; ma è di per sè stesso una fonte di distrazione. Va, dunque, usato con cautela ed equilibrio, come un farmaco. In talune città, se si dovesse rintracciare nelle loro curiose positure, leggere, interpretare e rispettare tutti i cartelli, si diventerebbe forse professori di regolamenti circolatori, ma certamente si finirebbe sotto il tram, disobbedendo al proverbio che preferisce l'asino vivo al dottore morto.

Con la figura 3 passiamo in Danimarca, dove si dimostra che tutto il mondo è paese. L'entusiasmo per

gli oneri fiscali che colpiscono la benzina è, anche nel paese di Amleto, sentito in modo che non potrebbe essere più evidente; tanto che i distributori, per non far la figura di esosi e per crearsi un buon alibi, si sono ammantati di un grosso cartello, dove in sostanza è detto che il venditore sarebbe felicissimo di cedere la benzina al suo vero prezzo di 15 öre (centesimi di corona), compreso il suo disturbo, ma che è costretto ad aggiungervi quasi altrettanto (13 öre) per l'Amministrazione delle tasse.

Da noi, il sistema (che a vero dire ha già avuto seguito in Francia, Svizzera e altrove) sarebbe semplificato dal fatto che con una sola indicazione si risolverebbe tutto: la cifra delle lire indicherebbe approssimativamente le tasse, i diritti e gli ammennicoli varî, e quella dei centesimi il costo del carburante all'origine...

Volgiamoci ad un liquido meno tartassato, ma, qualche volta, non meno prezioso: l'acqua pel radiatore. La benemerita A. A. S. S., su qualche nostra Statale, ha fatto zampillare garrule fontanelle, se-

Fig. 6 – Ospitare i pellegrini
A Brusselle il marciapiede si è fatto accogliente per le macchine sostanti a spina di pesce

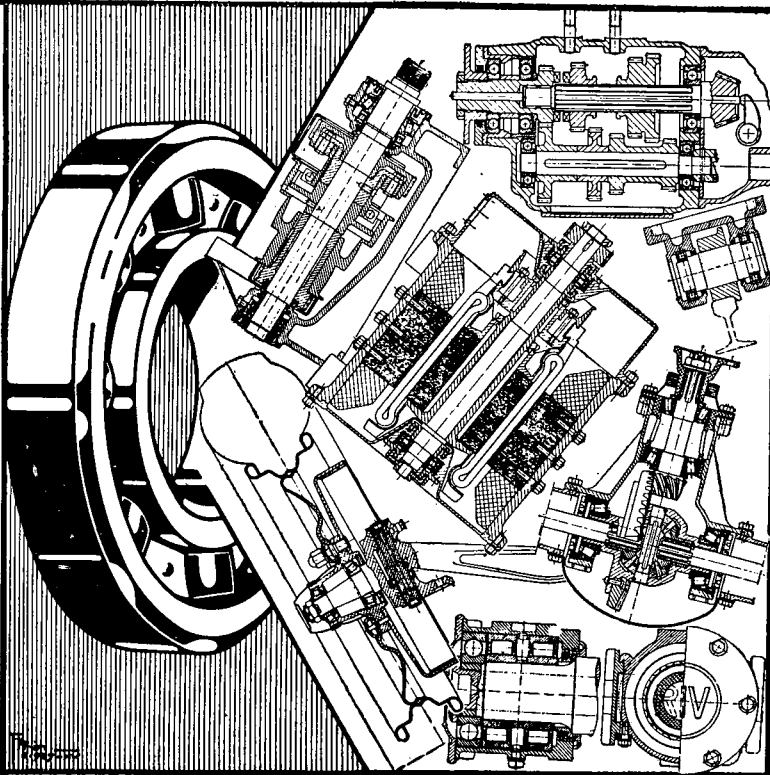



Fig. 7 – Soccorrere gli inermi
Sulle strade svizzere il posto telefonico stradale è messo in particolare evidenza

gnalandole opportunamente ad uso dei camionisti. La sezione ticinese dell'A. C. Svizzero ha voluto fare di più: in un punto strategico di una celebre salita (Monte

Fig. 8 – Consigliare i dubbiosi
Non occorrono studi universitari per nutrire il sospetto che questi pittoreschi cartelli danesi invitino al senso... giratorio

Ceneri) ha collocato la fontanella, il palo, il cartello, la secchia ed una lunga didascalia esplicativa sull'arte di aggiungere acqua ai motori assetati, senza ammalarli di congestione polmonare. Poichè la clientela abituale di questi rifornimenti è, in genere, la camionistica, cioè la più empirica e meno versata in sottigliezze tecniche, la « Raccomandazione » dell'A. C. Svizzero è certo utile...

Ma in fatto di utilità, crediamo che nulla possa battere il vistoso cartello « Vettura-scuola », che in Danimarca distingue, anteriormente e posteriormente, le macchine dei candidati all'arte della guida e dei principianti, siano essi iscritti a una scuola ufficiale, come in pratico esercizio per loro conto. Si tratta di un uovo di Colombo, ma di un uovo paradossale, che evita le frittate. Alla vista del fatidico cartello è a credere che ogni auto-

Fig. 9 – Proteggere i deboli
Un passaggio a livello svizzero con segnalazione automatica su una linea secondaria. Rimane a stabilire se è protetto il trenino o il grosso autocarro

mobilista ragionevole, anche se copiosamente assicurato sulla vita, cerchi uno scampo nelle vie traverse o si arresti tra l'uno e l'altro paracarro. Non sappiamo per certo, ma ci par verosimile che forti sanzioni penali puniscano l'abuso del cartello da parte degli automobilisti esperti: altrimenti l'utente premurato ne munirebbe la propria macchina, facendone un uso analogo alla sirena dei pompieri, per fare il deserto davanti a sè.

Il sistema merita attenta considerazione, anche per eventuali applicazioni analoghe: senza peccar di cavalleria verso le nostre signore guidatrici, per esempio, chi sa se il cartello « donna al volante ! » non semplificherebbe, anche fuori Danimarca, alcuni interessanti problemini?

Il marciapiede a denti di sega, effigiato in figura 6, è stato adottato per la prima volta sul Boulevard du Régent, a Brusselle. Da tempo gli urbanisti predicavano che, per le soste urbane, la disposizione dei veicoli parcheggianti a spina di pesce, obliquamente al ciglio stradale, è la più logica e razionale. Essa sottrae poco spazio in più della sosta in fila indiana, se si tien conto,

per questa, del non sempre possibile e pretendibile accostamento rigoroso della vettura al marciapiede laterale e dello spazio di rispetto per l'apertura delle porte, mentre col sistema a spina di pesce si può sfruttare il centimetro, appoggiando la ruota interna contro il marciapiede e godendo uno spazio già « defilato » per la manovra delle porte. Sulla fila indiana il nuovo sistema offre l'inestimabile vantaggio della manovra indipendente delle singole vetture, senza tamponamenti reci-

Fig. 10 – Seppellire i morti
In Olanda il disco della « campagna del silenzio », sovrapposto ai cartelli di località, viene ritirato dopo l'esperimento, che non pare abbia dato risultati conclusivi

proci, e della tripla capacità di parcheggio. Ma, in pratica, tale parcheggio sconfina fatalmente nel disordine e nell'approssimativo, anche se il terreno porta dipinte le righe diagonali di incasellamento, per l'istintiva ripugnanza dell'automobilista a lasciare inutilizzato il triangolo tra radiatore e filo del marciapiede (il che lo porta ad avvicinare l'angolo ai 90°), e per i suoi frequenti spostamenti trasversali vicino o troppo lontano dalla vettura precedente, con incaglio nei movimenti di porta o sciupìo di spazio, ecc.

Il marciapiedi a denti di sega attua automaticamente la più ragionevole disciplina: esso fornisce un preciso e perentorio invito al voluto grado d'inclinazione della macchina, che andrà ad appoggiarsi contro lo scalino con entrambe le ruote, e disciplina rigorosamente gli intervalli, ospitando una macchina, ed una sola, in ogni insenatura. A loro volta, le corrispondenti penisole acquisite dall'area del marciapiede non sono totalmente inutili al traffico pedonale: il passo della dentatura è abbastanza lungo per assicurar loro uno spazio sufficiente agli « scambî » dei pedoni incrociantisi, alla sosta dei crocchi, o degli stessi automobilisti sbarcati fuor del flusso delle colonne, ai venditori ambulanti, ecc.

L' « S. O. S. » telefonico dell'Automobile Club Svizzero (fig. 7), largamente disseminato lungo le strade principali, ha una vistosissima forma che lo rende un caratteristico complemento del paesaggio, novecentiz-

zando la patria di Guglielmo Tell. Altra caratteristica pratica è nell'assenza di chiavi speciali, offrendosi esso a disposizione di tutti gli automobilisti. A reprimere gli abusi, oltre ad una intensa propaganda educativa, giovano l'ubicazione generalmente un po' eccentrica rispetto alla strada, e la notevole altezza da terra.

Torniamo in Danimarca, con la fig. 8, per notare come neppure il dubitoso Amleto sarebbe rimasto perplesso davanti a così esplicite e fotogeniche prese in giro del senso giratorio. Davanti alla solita freccia rettilinea orizzontale, che troneggia nel centro delle nostre aiuole indicando la destra, Amleto avrebbe potuto pensare: girare o non girare? E se Ofelia m'attende a sinistra, perchè devo dirigermi verso le nebbiose lontananze della via di destra? Ecco il problema!

Ma con questo po' di serpentine a spirale, simili all'emblema della pubblica giostra, quale fra i più inesperti viandanti può esitare nel riconoscere il senso giratorio?

I passaggi a livello incustoditi, che stanno per scomparire sulle Ferrovie dello Stato italiane, sono ancora frequenti sulle strade svizzere, dove però non può dirsi che manchino di vistose segnalazioni. Ecco (fig. 9) un tipico indicatore a triangolo catarifrangente, coi vertici muniti di tre lampade semaforiche, automaticamente illuminate dall'approssimarsi del treno: sistemazione largamente attuata nel Canton di Berna.

E, per finire, ancora una scappata in Olanda, dove su un fascio di cartelli direzionali dell'Algemeene Nederlandsch Wielrijders Bond (Touring Club Olandese), che confermano la perfetta attrezzatura turistica dell'industre Nazione, è stato aggiunto un piccolo disco provvisorio, invitante alla « settimana del silenzio ». La settimana è finita, la campagna del silenzio è passata senza infamia e senza lode, e l'olandese sta riponendo il suo disco per migliore occasione. *Parce sepulto.*

Fot. Fred Wailentin). CRISTOFORO.

Acqua fredda nel motore caldo.

In questo stesso numero commentiamo un originale cartello istruttivo che l'A. C. Svizzero ha posto presso un rifornimento d'acqua, per raccomandare agli automobilisti, il cui motore possieda una temperatura elevata (e se manca acqua è probabile che il motore siasi molto scaldato) di lasciare sbollire, e poi di aggiungere acqua molto lentamente, tenendo il motore in marcia, affinchè la nuova acqua fresca si mescoli gradualmente con la calda prima di arrivare al blocco-cilindri, che potrebbero, all'improvviso copioso fiotto d'acqua fredda, fendersi irreparabilmente.

Il consiglio è ottimo e di piena attualità nella stagione dei viaggi alpestri, sicchè è opportuno farne oggetto di apposito richiamo in questa rubrica. Esso, però, va integrato, anzi modificato, per le macchine che possiedono il raffreddamento con circolazione d'acqua a termosifone, le quali sono oggi, forse, in Italia, le più numerose (Balilla, « 500 », ecc.). Se manca la pompa, e l'acqua circola per semplice dislivello termico, tenere il motore in marcia durante l'immissione d'acqua fredda nel radiatore è perfettamente inutile: l'acqua non circola affatto più rapidamente a motore avviato che a motore fermo, e manca qualsiasi garanzia di pronta mescolanza. Rovesciandola senza cautele in un radiatore a livello alquanto basso, essa passa direttamente a contatto coi cilindri, senza trovare l'ostacolo della pompa. È dunque prudente, in questi tipi, lasciare il motore spento, poichè il cilindro durante il lavoro è inevitabilmente più caldo che dopo qualche minuto di riposo, e perciò più sensibile all'improvviso sbalzo termico. Piuttosto, se la macchina è surriscaldata e non si può attendere che disperda calore, converrà, prima di riempire, bagnare con garbo, gradualmente, dall'esterno, gli elementi ra-

dianti del radiatore, per abbassare la temperatura di questo e rendere più attiva la circolazione, senza aumentare col funzionamento la temperatura dei cilindri. In seguito converrà versare l'acqua nell'interno con particolare lentezza, sospendendo l'afflusso qualche decina di secondi dopo ogni litro.

Protezione delle balestre.

Un piccolo problema tecnico tuttora in sospeso è costituito dalla razionale protezione delle balestre di sospensione, che per le continue deformazioni cui sono soggette e per lo sfregamento tra foglia e foglia non tengono la vernice nè altri trattamenti superficiali, mentre sono particolarmente esposte alle proiezioni fangose e al conseguente rapido formarsi della ruggine.

Un tempo eran venute di moda le guaine di protezione, che si riempivano di grasso: ma l'ermeticità di questi involucri era un miracolo, e mancando l'ermeticità le guaine si trasformavano pian piano in un deposito di fango, tanto più pericoloso in quanto sottratto alle ispezioni manutentive. Si preferì dunque lasciare le balestre libere, considerando anzi l'inevitabile ruggine come una causa di utile attrito, integrativo dell'azione degli ammortizzatori.

Ma il progresso sta ripudiando anche questo semplicistico adattamento, che ha il difetto di sfuggire alle previsioni del costruttore nel calcolo del delicato effetto ammortizzante, d'introdurre cigolii e rumori giudicati molesti dagli utenti d'oggi, e di minare la vita delle balestre. Tra i più razionali rimedi suggeriti dalla tecnica moderna per proteggere questi organi è l'impiego del piombo impuro, quello greggio, che contiene notevoli percentuali di antimonio, acquistando buone virtù lubrificanti. Dapprima lo si è spruzzato a caldo sulle balestre montate; ora si tende a dare ad ogni foglia un rivestimento di piombo elettrolitico, che acquista una singolare aderenza e che in ragione della sua tenacità sopporta le pressioni e le abrasioni delle comuni condizioni di lavoro, senza mettere a nudo l'acciaio delle foglie.

Una balestra così trattata perde qualsiasi bisogno di manutenzione e di lubrificazione, durante tutta la vita utile della vettura.

Guida in istato di necessità.

Soccorrendo l'elemento che i giuristi chiamano « stato di necessità », può il non-patentato guidare l'automobile senza incorrere nelle sanzioni di legge? Certamente, se si considera che lo « stato di necessità », secondo un universale principio di diritto penale, discrimina da qualunque reato, anche contravvenzionale, dove pure non è richiesta la presenza del « dolo ». Nella fattispecie, però, la difficoltà consiste nello stabilire quali casi pratici rientrino nello « stato di necessità ». Un malore del guidatore patentato, una disgrazia, la sua irreperibilità in caso di necessario urgente sgombero della vettura, un improrogabile soccorso sanitario, un tassativo dovere morale o patriottico, possono, nei casi estremi, quando sia ben provato che non è ammessa altra alternativa, costituire uno « stato di necessità »? Sì — secondo l'intuizione comune e l'equità naturale — no, secondo una recente massima della Corte di Cassazione (Sez. 1ª Pen., 1-IV-37, ricorr. Monti, in Dir. Autom. 1937, pag. 168), che suona: « È punibile chi guida un autoveicolo senza patente, anche se sostituisca l'autista impossibilitato a guidare ».

Nella motivazione è precisato: « ... anche se l'imputato aveva dovuto sostituire l'autista, impossibilitato a continuare la guida, la sostituzione avrebbe dovuto limitarsi, dato che l'imputato era sprovvisto di patente, al tempo strettamente necessario per arrestare la corsa dell'autoveicolo ».

E poi? — viene spontaneo chiedersi. Chi aveva mostrato tanta perizia e tanto sangue freddo da sostituirsi al guidatore (presumibilmente colpito da malore) durante la corsa, riuscendo ad arrestare senza guai la vettura, doveva radicarsi sul luogo della fermata... in attesa dei 18 anni e dell'esame di guida? Quanto meno, il raggiungere la prima località di pronto soccorso o di ricovero ospitaliero (scelto con criterî pratici e discrezionali insindacabili) per l'autista infortunato, — ovvero una località offrente un'autorimessa con un autista in grado di assumere la guida per il proseguimento del viaggio, ci pare che dovrebbe considerarsi una vera e propria forza maggiore, discriminante da responsabilità penale.

Il ruolino di marcia.

Il calcolo esatto delle spese d'esercizio dell'automobile è un po' un mistero per tutti, per una ragione banalissima: perchè manca generalmente la materiale opportunità di registrare volta per volta ogni voce di spesa. In viaggio si rinvia la registrazione alla calma del proprio studio, dopo il ritorno: ipocrisia mentale per mascherare la propria negligenza. Per contro, il tener nota delle spese, delle riparazioni, delle operazioni compiute in funzione del chilometraggio, giova non solo ad astratti fini statistici, ma a concreti risultati economici, in quanto disciplina quelle periodiche operazioni manutentive che, compiute troppo spesso, rappresentano sperpero, compiute troppo di rado, una fonte di usure anormali, — oltre a rilevare sintomi d'irregolarità nei consumi, invitando a tempestivi rimedi.

Il cosidetto « Ruolino di marcia » è dunque una necessità dell'esercizio automobilistico. Lodevole, pertanto, l'iniziativa della Vacuum Oil Co. la quale, in luogo di altre sterili forme pubblicitarie, ha rinnovato per l'anno in corso l'edizione, aggiornatissima, del suo « Ruolino », inviandolo gratuitamente a tutti i Soci del Touring che lo richiedano alla sede della Società (Via Corsica, 21, Genova) indicando marca e tipo della propria vettura. Si tratta di un pratico opuscoletto, da sistemare nella tasca della vettura, contenente tutte le finche, le voci e le annotazioni necessarie per tenere, col minimo impiego di materia cerebrale, una perfetta contabilità dell'automobile; così chiaro da persuadere anche l'utente più trascurato. L'opuscolo è integrato da utili consigli di manutenzione e di lubrificazione, con figure schematiche per ogni tipo di automobile.

Dinamo a terza spazzola o dinamo a regolatore di tensione?

Un confronto tra i vantaggi e gli inconvenienti dei due sistemi in uso per la regolazione automatica delle dinamo per gli automezzi, e in particolare delle dinamo per motocicli, conduce la rivista « Sprazzi e Bagliori » alle interessanti conclusioni così riassumibili:

1) Con dinamo a terza spazzola, se la batteria è carica viene alimentata con maggior corrente, e se è scarica con corrente minore, ciò che è contrario alle norme ortodosse di manutenzione della batteria. Con dinamo a regolatore di tensione la ricarica avviene in modo più razionale: se la batteria è scarica, assorbe maggiore corrente.

2) La dinamo a terza spazzola non può fare a meno della batteria, quella a regolatore invece permette di usare l'impianto anche senza batteria, ciò che ha notevole importanza in motociclismo.

3) Nella dinamo a terza spazzola è frequente un certo scintillio di commutazione dovuto alle particolari condizioni in cui questo avviene, ed il collettore perciò

è più facilmente soggetto a deteriorarsi. La dinamo a regolatore ha commutazione ottima, trattandosi di una normale dinamo ad eccitazione in deviazione.

4) Nella dinamo a terza spazzola si ha, alle basse e medie velocità e a dinamo fredda, una erogazione di corrente talvolta eccessiva; alle alte velocità e a dinamo calda una erogazione di corrente più ridotta. Nelle dinamo a regolatore, invece, la tensione e quindi l'erogazione è praticamente indipendente dalla velocità e poco variabile con la temperatura, che nei blocchi motori motociclistici subisce sbalzi violenti.

5) Il consumo d'acqua distillata per la manutenzione della batteria è maggiore negli impianti con dinamo a terza spazzola.

La II[a] Mostra del Carburante Nazionale.

La Seconda Mostra del Carburante nazionale, che già l'anno scorso ottenne vivo successo alla Fiera di Padova, sarà quest'anno organizzata in seno al Salone internazionale dell'Auto, che si svolgerà a Milano dal 28 ottobre all'11 novembre ed occuperà, al Palazzo dello Sport, il grande padiglione di destra, che nel precedente Salone aveva ospitato la Mostra della Motorizzazione. Il Comitato ordinatore, presieduto dall'On. Angelo Tarchi, Vice Presidente della Corporazione della Chimica e Presidente del Comitato Corporativo dei Combustibili liquidi, ha fissato i criteri che presiederanno all'allestimento dell'Esposizione, insistendo specialmente sul carattere didattico che una mostra del genere deve avere, documentando sistematicamente l'opera compiuta per la valorizzazione delle risorse nazionali ed illustrando in forma concreta ed espressiva lo stato attuale della produzione dei carburanti in Italia e i possibili sviluppi.

La Mostra sarà divisa, a grandi linee, in alcuni settori comprendenti i carburanti di sintesi, gli olii di rocce asfaltiche, i petroli nazionali, gli alcool etilico e metilico, i gas naturali compressi, i combustibili solidi per gassificazione. Interverranno alla Mostra con gli Enti e le Aziende che in ciascun settore presiedono alla lavorazione e alla distribuzione delle materie, i Ministeri delle Comunicazioni, della Guerra e dell'Aeronautica, che metteranno in evidenza i servizî già funzionanti con carburanti nazionali, e i laboratori specializzati dei Politecnici e delle Scuole di ingegneria, i quali daranno conto del progredito stadio a cui sono giunti gli studi e le esperienze.

Inquadrata in questi motivi, la Mostra del Carburante costituirà un nucleo di grandissima attrattiva del Salone e ne accentuerà il significato autarchico, offrendo una visione della realtà compiuta: motori italiani con carburante italiano.

Per gli automobilisti che vanno all'estero.

Interesserà certo ai nostri Soci, che fanno uso dei *carnets de passages en douane* e dei trittici rilasciati dal nostro Sodalizio per la temporanea esportazione degli autoveicoli, apprendere che fra le Società di assicurazione le quali mediante il corrispettivo di un modico premio si fanno garanti del pagamento dell'ammontare dei diritti doganali in caso di mancato scarico del documento rilasciato dal Touring Club Italiano, è ora compresa anche la *Compagnia di Assicurazione di Milano*, avente sede in Milano (via Lauro, 7) e agenzie in tutta Italia.

Le tariffe praticate da detta importante Compagnia sono naturalmente uguali a quelle concordate dal Touring con le altre Società di assicurazione.

CICLO-MOTO-TURISMO

I tubolari semiballon e un caratteristico manubrio.

Crediamo di far cosa utile e gradita ai nostri Lettori soffermandoci su alcuni particolari di una bicicletta speciale per uso turistico e descrivendo le sue varianti dal tipo di bicicletta normale. Ci riferiamo ancora alla bicicletta di cui parlammo nel precedente numero della Rivista. Si tratta di una macchina studiata ai fini del cicloturismo, pur essendo in grado di prestarsi al quotidiano uso cittadino. Di conseguenza, è stata munita di un leggero copricatena e del ben noto cambio automatico, che esplica in ogni momento la sua funzione, senza che il ciclista se ne preoccupi. In due caratteristiche specialmente questa bicicletta dimostra la sua originalità: e poichè queste caratteristiche risultano da due riuscitissime esperienze, ne diamo una succinta, ma completa relazione, affinchè chi lo credesse opportuno possa giovarsene.

Prima caratteristica: impiego di gomme tubolari semiballon. Si sa come il tubolare non sia, normalmente, il tipo più idoneo all'uso cicloturistico; intendiamo parlare del tipo normale da corsa a sezione stretta, che evidentemente non offre quel *confort* utilissimo al cicloturista, se non proprio indispensabile. Si sa, d'altra parte, che il tubolare, sia per la sua forma, sia soprattutto per la sua leggerezza e quella del relativo cerchio, offre masse rotanti assai più leggere di quelle delle gomme smontabili di pari sezione. Poichè la diminuzione di peso delle stesse masse rotanti diminuisce il momento d'inerzia, occorre una minore energia a tenere in movimento una ruota più leggera. In pratica, la differenza sarà anche lievissima, ma tutte le economie di potenza che si possono ottenere sono utili.

Dalle esposte considerazioni risulta perciò che la copertura di migliore rendimento e *confort*, per il cicloturista è il tubolare, se di larga sezione. Tale tipo di copertura viene regolarmente costruito, ma, data la sua scarsissima diffusione, è pressochè ignorato. In realtà, esso presenta i suddetti vantaggi, e al suo passivo non resterebbe che il prezzo superiore a quello delle normali coperture e la necessità di portarne uno o due di scorta, secondo l'entità dei viaggi che si intraprendono. I tubolari montati sulla bicicletta di cui si parla sono di una ben nota casa produttrice di tubolari da corsa. Costruiti secondo le migliori norme tecniche, risultano robustissimi. Il battistrada, di gomma nera e liscia, è particolarmente ingrossato nello spessore, in quella parte che appoggia sul terreno. I fianchi sono scoperti e perciò leggeri e flessibili. Questi tubolari pesano poco più di 600 grammi, cioè meno di una copertura semiballon della stessa sezione. Contando il peso in più della camera d'aria, sono già 250 grammi risparmiati. E poichè l'apposito cerchio in legno pesa soltanto 400 grammi, sono altri 250 grammi in meno rispetto al cerchio, sempre in legno, per smontabili. Tutto sommato, si ha una diminuzione di peso di mezzo chilo, che consente di ridurre le masse rotanti da un chilo e mezzo e più a poco oltre un chilo. I cicloturisti che credessero opportuno sfruttare questo alleggerimento possono adottarli. Le ruote così formate hanno il diametro di 26 pollici, eguale (lo stesso è per il diametro del cerchio) a quello delle semiballon smontabili. Si possono perciò montare, intercambiandoli, entrambi i tipi di ruote su una stessa bicicletta, usando i tubolari solo nei viaggi, e le ruote normali nell'uso quotidiano. I tubolari semiballon, mantenuti a una pressione discreta affinchè sia evitato il pericolo di danneggiamento, offrono un *confort* rilevante.

La bicicletta di cui si parla si è anche rivelata scorrevolissima.

Seconda caratteristica: manubrio a posizione variabile. Data la difficoltà di costruir bene in pochi esemplari l'attacco a posizione variabile, da noi già descritto, (in caso di produzione in serie i nostri Lettori ne saranno avvertiti), si è provato il tipo di manubrio illustrato nella figura. Esso ha la piega accentuata, in modo che le impugnature sono portate otto cm. più avanti del morsetto girevole (munito di galletto a mano per il serraggio). In tal modo, ruotando il manubrio, si possono disporre le impugnature o alte in avanti (per strada), o basse, sempre in avanti (per salita), cioè nelle due posizioni illustrate; non solo, bensì anche alte all'indietro, per l'uso in città. Perciò le impugnature stesse sono su una retta; le fascette dei freni e del campanello sono tenute lievemente lente: cambiando posizione si girano, fino a portarle nella posizione voluta. Usando questo manubrio solo per cicloturismo, si può allora renderlo più elegante e ancor più comodo piegando le estremità delle impugnature alquanto all'indietro.

NOTARE LE DUE POSIZIONI DEL MANUDRIO E LE TUBOLARI SEMIBALLON

Conversazione coi Lettori.

Poichè questo numero della Rivista esce ancora in tempo per qualche consiglio pratico di stagione, rispondiamo ad alcune domande, fra le tante pervenuteci, cui ci sembra più utile rispondere.

L'Ing. Majoli ci comunica, da Tarquinia, il quesito seguente, redatto in forma davvero interessante:

« ...desidererei sapere se, per il caso del cicloturismo, esistano vere ragioni fisiologiche che giustificano questa affermazione (bisogna pedalare con le punte dei piedi), o se non si tratta invece di uno di quei pseudo-assiomi, nati non si sa come e mantenuti in vita non si sa perchè... Domando questo, perchè mi sembra che il lavoro di tensione dei muscoli dei piedi — pedalando con le punte — sia in pura perdita, sempre quando ci si riferisca al cicloturismo. Inoltre, mi sembra che il disporsi automatico delle piante sui pedali stia a indicare una scelta istintiva — meccanicamente ineccepibile — del modo che richiede il minimo sforzo. Infine, osservo che i pedali oggi montati alla bicicletta non arrivano generalmente a dieci centimetri di larghezza, ciò che esclude la possibilità di contenere — fuori della parte centrale o della sola punta — la larghezza di una buona scarpa da turista... ».

È facile constatare che, quando la gamba deve effettuare un lavoro che provoca una spinta in direzione approssimativa coscia-piede (il che non avviene camminando adagio, nel qual caso si appoggia tutta la pianta), anche il piede entra in azione coi muscoli della sua articolazione. Ciò succede quando si spicca un salto, quando si corre, quando si salgono le scale, quando si spinge via un oggetto col piede, ecc. I muscoli di quest'ultimo apportano un contributo di forza motrice e un aiuto, diremo così, per l'interposizione di quest'organo elastico che funziona da ammortizzatore. Questo aiuta a comprendere come, nel caso della bicicletta, sia particolarmente utile pedalare con la punta, mantenendo in azione i muscoli del piede, i quali non lavorano in perdita, in quanto l'energia da essi prodotta contribuisce ad azionare il pedale. La questione ha, poi, la stessa importanza tanto per il cicloturista quanto per il corridore (a quest'ultimo è impossibile una diversa posizione del piede, obbligandolo il fermapiede; ma non ve ne sarebbe bisogno), in quanto si riesce a pedalare con le piante (beninteso, finchè non se ne è presa la cattiva abitudine) solo andando considerevolmente piano, cioè tendendo a fare il minimo sforzo e sottoponendo a un lavoro irrisorio anche tutti i muscoli della gamba. Il disporsi automatico delle piante può trovare giustificazione in una tendenza a un comodo assestamento statico (come quando il cavaliere mette il piede nella staffa), non nella tendenza di favorire il lavoro della gamba. In sostanza, si tratta di questo: il miglior rendimento si ha ricercando, anzichè la posizione di riposo, quella di lavoro, per accrescere il rendimento di esso. È noto che soltanto un organo istruito può ottenere il massimo risultato col minimo dispendio.

Quanto alla larghezza dei pedali, non si sa bene perchè siano fatti così. Per esempio, siamo convinti che, se tutto a un tratto i piedi umani divenissero piccoli come una noce, i pedali resterebbero egualmente larghi per molto tempo. L'abitudine dei costruttori è questa, e se volessimo far l'elenco di simili casi occuperemmo tutta la puntata e resterebbe un seguito per il prossimo Numero.

« A parte la difficoltà — ci chiede un Lettore — di potersi far costruire le apposite borse — come si deve procedere alla noiosa operazione di *fare le valigie?* ». Il problema è arduo in ogni caso; figuriamoci per il cicloturista, il quale deve prepararsi un bagaglio che definiremo « stenografico ». Come pian piano lo stenografo dà un carattere personale ai suoi segni, che poi egli solo riesce a decifrare, così anche il bagaglio è bene prepararselo secondo le esigenze personali: le regole generali non sarebbero più utili della famosa « arte pratica di prender marito ». Occorre qualche esperienza per imparare che cosa serve e che cosa è, invece, inutile. Il più importante è che il cicloturista deve cominciare col « far le valigie » in senso proprio. Anzichè dar consigli, crediamo convenga meglio lasciare all'iniziativa individuale la faccenda di costruirsi o farsi costruire delle borse (laterali alla ruota, o da fissare posteriormente alla sella); poichè diversi sono le possibilità e i desideri. Crediamo che ogni buon valigiaio sia in grado, esponendogli i proprî desiderata, di costruire qualcosa di pratico. Ad ogni modo, resta sempre una soluzione semplice, comoda e soprattutto economica. Si compra un portapacchi posteriore, di tipo robusto perchè resista ai sobbalzi, e sopra di esso, mediante un paio di cinghie, si fissa una valigia delle dimensioni volute; valigia che può esser benissimo di tipo comune, in fibra. Attorno ad essa è bene mettere alcuni anelli elastici (ad esempio, ritagli di camera d'aria d'auto), sotto i quali si potranno comodamente e celermente infilare e togliere oggetti, capi di vestiario arrotolati, ecc.

Ci stupisce il fatto che pochissimi ci hanno rivolto una domanda utile. Quale manutenzione richiede la bicicletta durante un viaggio di alcuni giorni? Veicolo meno esigente di cure è difficile trovarlo. Ma pur qualcosa richiede anch'esso. Innanzi tutto, per rappezzare in caso di bucature bisogna portare con sè il necessario, e cioè: tre ferri smonta pneumatici, un tubetto di soluzione fresca, rappezzi preparati; il tutto racchiuso nell'apposita scatoletta con coperchio a grattugia. Poi è bene avere un oliatore pieno. Si cerchi di mantenere la catena leggermente lubrificata (non troppo, perchè il di più non serve che ad accumular polvere) e se ve n'è bisogno, anche i movimenti (ad es., dopo una pioggia forte). Chiavi o altri ferri sono inutili, specialmente avendo cura di partire con la macchina in efficienza. Un'usanza buona è quella di pulire o far pulire ogni tanto la bicicletta. Presentarsi in ordine significa giovare, ancor più di quanto non si creda, alla propaganda cicloturistica.

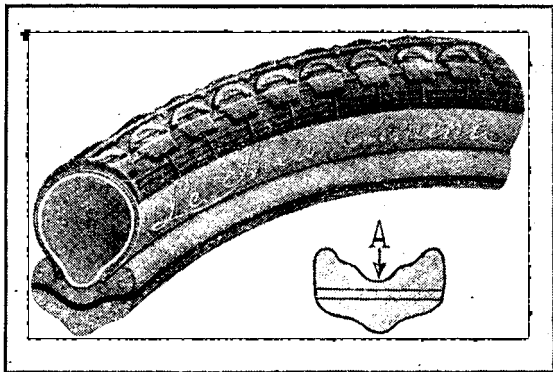
Come ultima domanda, per questa volta, abbiamo riservato una considerazione alquanto scettica, di un « Lettore non cicloturista ».

« Come si può godere del turismo in bicicletta, se questo ci dà il costante assillo di un forte lavoro fisico?

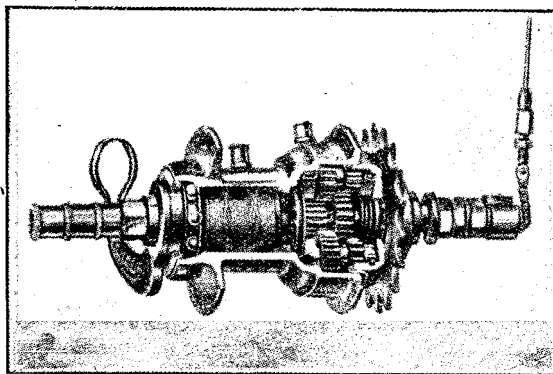
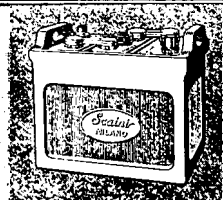
Prendendo esempio da un altro *sport* che, essendo comunissimo, non è misconosciuto quanto il cicloturismo, potremmo allora dire: — Che soddifazione c'è a fare escursioni in montagna, dato che bisogna continuamente camminare? — E citazioni del genere se ne potrebbero fare a centinaia, compresa un'ultima e più conclusiva: — Perchè vivere, se occorre faticare a guadagnarsi il pane?

Il godimento del cicloturismo, come di tutti gli *sport*, è — per esprimerci in forma contabile — l'utile netto risultante da un bilancio che, come tutti i bilanci, ha un attivo e un passivo. Ma è un bilancio particolarmente attivo, in quanto l'ostacolo superato crea la soddisfazione della mèta raggiunta. Il grande pregio della bicicletta è quello di prestarsi, pur consentendo che si veda tutto comodamente, a percorrere distanze relativamente grandi, attuando rapidi spostamenti. È per questo che, anche nell'epoca dell'autoveicolo, essa non ha perduto la sua attrattiva.

Ancora sull'attrezzatura e l'allenamento in salita.

Ci torna alla memoria il caso di quel candidato che, all'esame di guida, si sentì chiedere: — Dove appoggia l'automobile? E mentre egli rispondeva: — Sugli assali... sulle balestre... sui cerchi... sulle gomme... — l'esaminatore gli suggerì, pacatamente: — Per terra. — Ci sembra però che anche l'esser troppo lapalissiani non è sempre bene: troviamo, infatti, preferibile l'ultima risposta del candidato: — Sulle gomme. — Lo stesso possiamo dire del nostro più modesto veicolo a due ruote.

IL TIPO DI COPERTURA CHE GIÀ RACCOMANDAMMO, MONTATO SULL'INTERESSANTE CERCHIO « ARMATO » DI CUI SI PARLA NEL TESTO

Poichè, dunque, le ruote stesse rappresentano « la base » della bicicletta, la loro importanza è notevole. Lo prova anche il fatto che, nonostante gli accenni fatti nel numero di marzo, le domande su questo argomento continuano. Per la maggioranza dei cicloturisti la gomma più idonea è quella illustrata in figura: essa ha i fianchi bianchi e il battistrada in para. Quanto alla misura, la preferibile è la semiballon. Il semiballoncino è da usarsi specialmente nei casi in cui si voglia adattare un telaio normale per ruote da 28 pollici. Questa copertura, di misura normale maggiorata, è contraddistinta dalla scritta « per *confort* », ed è di materiale identico. Quanto ai cerchi, data la difficoltà di trovarli in alluminio, normalmente sono da usarsi quelli di legno. In questo campo crediamo utile segnalare un tipo di cerchio assai razionale, prodotto dalla stessa Casa che fabbrica le suddette coperture. Tale cerchio, detto « armato », presenta questa caratteristica: mentre i normali cerchi in legno sono costituiti di tre parti, incollate come in *A* nella figura, nel cerchio « armato » il foglio centrale non è di legno, ma di una specie di fibra rossa, e anzichè essere piatto, segue, come si vede, il profilo del cerchio. Perciò, mentre nel cerchio di legno normale la parte superiore è (punto *A* del canale) sottilissima e per questo poco robusta, nel cerchio armato la stessa parte ha una sezione assai maggiore, con relativo aumento della robustezza.

Passando ad altro argomento, dobbiamo confessare che alcune obiezioni ci sono state rivolte con tanta frequenza dai cortesi Lettori da indurci a modificare alquanto le nostre vedute, costringendoci ad approfondire esperienze che in altri tempi ci avevano scarsamente convinti. Uno di questi casi è dato dal freno a contropedale. Abbiamo riprovato questo genere di freno (Torpedo) nel tipo qui figurato, cioè con cambio a tre velocità incorporato. Avremo certamente occasione di tornare sulle qualità (del freno e del cambio) caratteristiche di questo mozzo. Quello che abbiamo trovato, intanto, assai interessante è la semplicità con cui, in un solo congegno, sono riunite quattro parti vitalissime, e cioè: mozzo, ruota libera, freno e cambio. Particolarmente degno

VISTA DEL MOZZO « TORPEDO », A FRENO CONTROPEDALE E CAMBIO TRE VELOCITÀ, PARZIALMENTE SEZIONATO

di nota è quest'ultimo: con un ingranaggio di 48 denti e un pignone al mozzo di 16, gli sviluppi che esso offre sono circa di m. 4,20, 5 e 6,20, rapporti buoni per l'uso cicloturistico. Essi sono, ad ogni modo, variabili a seconda dei pignoni che si montano. Il comando viene agevolmente effettuato mediante levetta posta sul manubrio, a portata di mano.

Concludiamo ora le brevi considerazioni già esposte sull'allenamento. È ora la volta della salita, vera « croce e delizia », perchè fonte delle più forti, ma anche più costose soddisfazioni. Per abituarsi a superare nel miglior modo le salite bisogna « rompersi alla fatica ». È ovvio che le salite richiedono un lavoro assai superiore di quello necessario alla marcia, sia pure velocissima, in piano. Perciò, anche giunti ad un buon grado di allenamento, sarà sempre inevitabile un forte impegno, come, del resto, in ogni esercizio sportivo.

Attrezzata come si deve la bicicletta (fermapiedi, cambio, sella ben alta e manubrio basso), si può cominciare gradualmente, attaccando salite sempre più forti e percorrendone tratti sempre più lunghi. Buona tattica, sia durante l'allenamento, sia dopo, è di non partire mai, all'inizio delle salite, con troppa foga. Facilmente accadrebbe di sentirsi tarpate le ali prima della fine. Andando adagio, persistendo, soprattutto pensando che a piedi si impiegherebbe più tempo e bisognerebbe spingere la bicicletta a mano, si arriva dove non si sarebbe creduto. Muscoli e cuore devono abituarsi. In principio molto spesso, e in seguito dopo tratti più lunghi, quando si sente la respirazione difficile è bene arrestarsi e fare un po' di esercizio respiratorio, ruotando le braccia all'indietro ed espirando mentre s'abbassano.

Non bisogna lasciarsi troppo impressionare se in principio sembra impossibile poter proseguire. Generalmente questa impressione della difficoltà iniziale è comune; ma comune è anche il graduale miglioramento, e dopo le prime difficoltà si procede speditamente. Se la pendenza è forte, conviene usare rapporti bassi. Ma si badi che è facile cadere in dannose esagerazioni. Avviene che, salendo a fatica con un rapporto basso, si scopra di poter salire assai più speditamente innestando quello superiore. E ciò è tanto più utile, quanto più alta è la velocità che si può mantenere. Qualche tratto a piedi è non solo lecitissimo, ma atto a dare quei momenti di sosta e di riposo (si badi però a non prolungarli troppo) che consentono di riprendere il pedalare con rinnovata lena. I fermapiedi conviene stringerli; nei punti più duri si può così spingere con un piede e tirare coll'altro. La salita fatta sui pedali, con la persona sollevata dalla sella, deve essere l'eccezione, in quanto è indice di resistenza sproporzionata alla potenza.

Che l'esercizio della bicicletta dia, particolarmente in salita, un po' di sudore, è purtroppo inevitabile; ma è anche provvidenziale e saluberrimo. Si ha l'esatta impressione che, insieme al sudore, se ne vadano gli umori nocivi, che diversamente resterebbero nel nostro corpo, avvelenando il sangue.

Ecco, dunque, il grande pregio del cicloturismo: quello di unire l'utile al dilettevole, consentendo di veder bene, procurando istruzione e godimento allo spirito e nel tempo stesso i benefici fisici di uno *sport* altamente salutare.

e. cap.

Trionfo italiano.

Il motociclismo fascista ha conosciuto il suo più luminoso trionfo: quando il telegrafo portò la notizia della vittoria di Tenni al Tourist Trophy, stupore ed ammirazione furono seguiti dal più vibrante entusiasmo. Una tradizione trentennale si spezzava; una fama di imbattibilità crollava clamorosamente e l'orgoglio britannico, che si era lungamente compiaciuto in questa sua roc-

caforte imprendibile nell'oramai anacronistico Tourist Trophy, subiva la più dura sconfitta. Non sarà mai sufficientemente esaltata questa superba vittoria del campione d'Italia Omobono Tenni, in sella alla Guzzi 250. È un'impresa la cui risonanza può solo paragonarsi a quella di un primato olimpionico, mentre il suo valore tecnico e sportivo è per lo meno eguagliato dal significato umano. Non rifaremo l'elogio nè la descrizione della macchina vittoriosa. Tutti gli Italiani conoscono questo mirabile prodotto della nostra industria, originalissimo nella concezione, perfetto nella esecuzione. Nè esalteremo il coraggio e l'ardimento di Tenni, che ha gareggiato nella durissima competizione con lo spirito e la volontà degli atleti fascisti. Ricorderemo solo agli increduli della potenza dello sport italiano e a coloro che troppo facilmente dimenticano che, per la prima volta, sul tormentato circuito dell'Isola di Man, in trent'anni di gara, un pilota straniero ha saputo imporsi, e questo pilota è un Italiano, che non solo ha vinto, ma ha convinto gli stessi avversarî, demolendo il primato sul giro e sull'intero percorso.

La casa Guzzi, che già aveva conosciuto la vittoria al Tourist Trophy per merito del pilota irlandese Stanley Woods, ha il grande merito di non essersi adagiata sul primo successo, ma di avere tenacemente lottato, finchè la vittoria in terra inglese fosse completamente italiana.

Le gare di regolarità.

Il mese di luglio ha conosciuto la più intensa attività motociclistica: è stato il periodo delle grandi prove internazionali, ed è stato anche il mese della piena ripresa nazionale, con una serie di competizioni a carattere regolaristico; quelle competizioni che talvolta ingiustamente trascurate o, peggio, avversate, hanno avuto ora meritato risalto, a tutto vantaggio della propaganda dello sport e dell'addestramento delle falangi motociclistiche. Lo Scudo d'Abruzzo, l'*Audax* Motociclistico e la Ventiquattro ore dell'A. M. Milano sono stati gli episodi più notevoli in questo campo. Degno di particolare nota l'*Audax*, ripreso a cura dei motociclisti bresciani e impostato su una formula suggestiva quanto efficace: 1000 chilometri in 20 ore. La qualifica di *Audax* è apparsa questa volta veramente appropriata ai piloti, giovani e anziani, che hanno superato il severo collaudo.

Circolazione silenziosa.

Col primo luglio è entrato in vigore il decreto emanato per realizzare una circolazione motociclistica quanto più possibile silenziosa. Secondo il testo del decreto, sarebbe stata consentita l'adozione di uno scappamento a doppio uso, con possibilità di silenziamento veramente efficace nell'abitato e con la concessione di uno scappamento più libero e quindi di una marcia più rumorosa in campagna allo scopo di offrire maggior respiro al motore. I varî tipi di silenziatore in commercio avrebbero dovuto essere approvati dal Ministero delle Comunicazioni e ciascun motociclista avrebbe fatto collaudare, entro la data sopra citata, la propria macchina, presentandola al Circolo Ferroviario, affinchè l'ingegnere ispettore potesse constatare l'identità dello scappamento applicato con uno dei modelli giudicati idonei dal Ministero.

Abbiamo fatto uso del condizionale, poichè in realtà le cose non sono andate esattamente come il decreto, impostato con semplicità e chiarezza, faceva prevedere. In più di una località (e per non citare che un esempio, a Milano) siamo giunti al 30 giugno senza che alcun motociclista abbia potuto mettersi in regola con la legge poichè il Circolo Ferroviario si è trovato nella impossi-

bilità di svolgere le operazioni di collaudo mancando delle disposizioni ministeriali sulle modalità dell'operazione.

La situazione è stata tale da destare anche qualche preoccupazione, specialmente fra i motociclisti disciplinati che, per essere ligi alle disposizioni di legge, si addossano spesso fastidi e «grane», che gli inadempienti e gli evasori non conoscono. La questione è stata anche complicata dal fatto che, pur conoscendosi il numero ed il tipo dei modelli approvati dal Ministero, non era possibile trovarne alcun esemplare in commercio. Gli industriali del motociclo avevano da tempo fatto sapere che, per ragioni contingenti, non sarebbe stato possibile approntare in numero sufficiente i nuovi apparecchi.

Cosicchè, a un certo momento, il motociclista desideroso di mettersi in regola con la legge si è trovato da una parte nell'impossibilità di far collaudare il proprio veicolo, dall'altra di trovare sul mercato un silenziatore che, per essere del tipo approvato, poteva teoricamente considerarsi come collaudato.

La situazione si è andata sanando da sè, poichè utenti della strada e tutori del traffico hanno trovato un punto di contatto, uniformandosi non alla lettera, ma allo spirito del decreto. Si desidera una circolazione silenziosa? Ebbene, il motociclista faccia uso di silenziatori realmente efficienti e adoperi accortamente il motore, cosicchè ogni rumore molesto sia praticamente evitato. E l'agente del traffico intervenga energicamente quando il pilota, per incuria, per indisciplina, per sciocca e tronfia leggerezza, manomette lo scappamento o si ostina in acceleramenti incolsulti, determinando quegli scoppi laceranti e quei fragori indisponenti che purtroppo hanno provocato e provocano tanta ostilità e incomprensione verso la motocicletta.

Ccc.

AGIP

L 22

LITTORIA

IL SUPERCARBURANTE DI SICURO RENDIMENTO

ITINERARI GASTRONOMICI

Questa nuova rubrica, iniziata col numero scorso de « Le Vie d'Italia », *dovrebbe — se non c'inganniamo — trovare collaboratori volonterosi, che dai luoghi stessi di cui via via ci occupiamo ci mandino indicazioni supplementari, per rendere quanto più complete è possibile le nostre sommarie rassegne.*

Rimandiamo gli amici volonterosi, che desiderano prestarci il loro prezioso aiuto, alla premessa *con la quale aprivamo la rubrica nel numero di luglio: ivi troveranno le poche e semplici norme cui ispirarsi, affinchè dallo sforzo comune scaturisca un preciso e chiaro* itinerario gastronomico *del nostro Paese.*

Dopo aver passato in rassegna la cucina fiorentina e i ristoranti e trattorie di Firenze dove si può mangiar bene, in attesa che gli amici vogliano completare le nostre indicazioni coi loro ragguagli, frutto di osservazione e di esperienza diretta, diamo qui, a puro titolo di orientamento, un elenco certamente incompleto e neppur sempre controllato di alcuni ristoranti e trattorie dei dintorni di Firenze, nella fiducia che la collaborazione dei lettori varrà a rettificarlo in ciò che può avere di erroneo e a colmarne le evidenti lacune. Come pure graditissime ci giungeranno fin d'ora le stesse indicazioni relative alle altre città della Toscana e alle loro adiacenze.

INTORNO A FIRENZE

FIESOLE.

Segnaliamo, nella piazza principale, il ristorante *Mino da Fiesole,* con terrazza, e l'*Hôtel Aurora,* con bel giardino, terrazze e servizio di ristorante.

In fondo al paese, in località Borgunto, a pochi minuti dal centro, si trova la buona trattoria Raspanti, con vista sulla valle del Mugnone. Raccomandabile.

SETTIGNANO.

Notiamo il ristorante Scheggi. Terrazza con bella vista, a cui si accede per una scala un po' faticosa. Se non si ordina appositamente, si può trovare soltanto pane, salame, formaggio.

ROVÈTA.

Fonte di ottima acqua diuretica, con annesso albergo-pensione, di proprietà del Cav. Gino Scotti; specie da giugno a ottobre, vi funziona anche un ottimo servizio di ristorante. Vini dei poderi attigui. Luogo ameno per soggiorno e per gite serali. Sorge a oltre 300 metri sul mare, fra boschi di pini e querce. Vista incantevole. Si percorre la via Pisana, poi, per Scandicci, Vingòne e Pian dei Verri, si giunge all'*Albergo Rovèta,* a km. 15 da Firenze, dove si ha la sensazione di essere in montagna. Rovèta è in comune di San Vincenzo a Torri.

MONTE SENARIO.

Altra gita incantevole, a 17 km. da Firenze. Si percorre la via Bolognese, più sopra Pratolino: a un certo punto, si diverge per Monte Senario. L'auto si ferma « alla Catena »: di qui, si è al Convento in pochi minuti di cammino, fra boschi di abeti. Vista incantevole: oltre m. 800 sul mare. I frati Serviti, telefonando di buon mattino (tel. 28-350) preparano il pranzo. Hanno sempre pane, salame, pecorino e vino leggero e buono dei loro poderi. È consentito portar seco provviste e mangiare sul prato.

Consigliabile il ritorno per la via di Vincigliata o di Fiesole.

Solo visitando Rovèta e Monte Senario (oltre a Fiesole e Settignano) si può apprezzare la varietà del paesaggio fiorentino.

BIVIGLIANO.

Sulla stessa via Bolognese, poco sopra a Pratolino, a circa m. 600 sul mare, sotto al Convento di Monte Senario, sorge il paese di Bivigliano, distante poco più di km. 15 da Firenze. Vi si giunge deviando per circa 3 km. dalla grande strada Bolognese.

Vi sono alberghi con pensioni e ristorante.

Ottimo, oltre al « Giotto », il « Belisario » di Belisario Giovannetti, già cuoco del Doney. Bella vista dalla terrazza.

Domandare il vino leggero del luogo.

Anche da Bivigliano si può ritornare per Vincigliata o Fiesole.

Sempre nella zona della via Bolognese, che conduce al valico della Futa, si trovano le seguenti località con discrete trattorie, cui si giunge talora dopo breve digressione:

SAN PIERO A SIEVE.

Lungo la ferrovia Firenze-Faenza.
Trattoria della *Felicina.*
Trattoria alla *Stazione.*

BARBERINO DEL MUGELLO.

Vi si accede dalla strada della Futa, e precisamente dal Ponte di Ghiereto, a km. 39 da Firenze, con una diversione di km. 5.

Trattoria di Antonio *Pierattelli* a Montecarelli.
Trattoria di Leopoldo *Gualtieri* a S. Lucia all'Ostale.

FIRENZUOLA.

È lungo la strada del Giogo di Scarperia.
Albergo la *Posta.*
Albergo la *Rosina.*
Ristorante dei *Cacciatori.*

SCARPERÍA.

Lungo la strada da Firenze a Imola, per il Giogo.
Trattoria il *Mugello,* con albergo.
Ristorante il *Giardinetto.*
Ristorante il *Giogo,* al passo omonimo.

PONTE DELL'ASSE.

Lungo la via che conduce al Galluzzo, percorsa anche dal tram, si può giungere, deviando un poco alla casa dei Mutilati, al ponte dell'Asse, dove si trova la modesta ma buona trattoria dello Scarselli, detto *Bibe.* Ottima gita per chi vuol passare il meriggio o la serata vicino a Firenze.

GALLUZZO.

Come gita periferica o come epilogo di una visita alla famosa certosa di Val d'Ema, l'uno di fronte all'altro

stanno i ristoranti Calamandrei e Sòdi, entrambi bene attrezzati.

Si trovano sulla Via Cassia e sono frequentati anche dai turisti che vengono da Roma o da Siena.

Quello del Calamandrei sorse quando Firenze era capitale. Il 6 giugno 1926 vi sostò il Duce con la figlia Edda, allora allieva della SS. Annunciata.

AI BOTTAI.

Subito dopo il Galluzzo, sempre lungo la linea del tram per Tavernuzze e sulla gran via Cassia, vi è una buona osteria, detta « ai Bottai ».

Ingresso modesto, ma bel giardinetto posteriore, in riva alla Greve. Vi si mangia bene: gode buon nome. Pesce della Greve.

IMPRUNETA.

Gita ideale in ottobre, in occasione della famosa fiera celebrata dalla stampa di Iacopo Callot.

Ma in qualunque tempo dell'anno è consigliabile una visita all'Impruneta, dove si sta molto bene all'*Albergo Belvedere,* con ottimo ristorante.

GRÀSSINA.

È il paese dei lavandai, conosciuto anche per la famosa processione del Venerdì Santo. Vi si arriva anche col tram. Si trova lungo una delle due vie che conducono nel Senese (l'altra è quella che passa per Galluzzo).

Lì presso, il magnifico campo di golf dell'Ugolino.

Si trova sempre qualche cosa da mangiare nelle modestissime osterie di *Pilade* e *al Giardino.*

GREVE.

Centro importante del Chianti. Vi si giunge dopo Grassina.

Locanda *Coddi,* in piazza Re Umberto.

Trattoria *Pacchiano,* in via Roma.

ROVEZZANO.

Paese fuori della barriera aretina, assai vicino a Firenze. Osteria alla *Nave,* con giardino sull'Arno. Talvolta vi si trova anche pesce dell'Arno.

RÚFINA.

Si incontra prima di Dicomano, sulla via Pontassieve-Borgo San Lorenzo. Centro vinicolo di grande importanza, vicino a Pomino, altro centro vinicolo.

Trattoria *alla Speranza.*

DICOMANO.

Sulla via Pontassieve-Borgo S. Lorenzo.

Trattoria al *Villino* del Sor Giuseppe, che ha una specialità di salcicce alla griglia.

REGGELLO.

Vi si accede da Figline Val d'Arno. Ottimi vini del Valdarno superiore.

Trattoria « *Italia* ».

SAN QUIRICO DI VERNIO.

Lungo la nuova ferrovia Bologna-Firenze e il passo di Montepiano, una delle tre vie che conducono da Firenze a Bologna.

Trattoria *Apollonia.*

Trattoria di *Sestilio Toccafondi.*

FUCECCHIO.

Vi si accede da S. Miniato, lungo la via Firenze-Pisa, con una diversione di circa km. 4 dalla stazione.

Trattoria al *Giardinetto.*

RODOLFO PROTTI.

COMUNICAZIONI

Gli abbonamenti ridotti settimanali concessi anche agli studenti delle scuole parificate.

Col decreto ministeriale del 20 aprile 1937 il rilascio dei biglietti di abbonamento settimanali e festivi (di cui al XIV delle Condizioni e tariffe per il trasporto dei viaggiatori), già ammesso per gli studenti di scuole superiori, medie, tecnico-professionali ed artistiche, regie e pareggiate, *è stato esteso anche agli studenti delle scuole parificate, riconosciute sede di esame,* che verranno determinate dall'Amministrazione ferroviaria, d'accordo col Ministero dell'Educazione Nazionale. Sono molte migliaia di studenti che in questo modo verranno a beneficare di un'importante agevolazione.

Biglietti festivi ridotti in servizio cumulativo con le linee automobilistiche S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno e Giulianova-Teramo.

Nel periodo dal 1° luglio al 15 settembre, in relazione alla stagione balneare, sono in vendita speciali biglietti a tariffa ridotta di andata-ritorno festivi in servizio interno delle linee automobilistiche suindicate. Questi prezzi, sempre durante detta stagione, si applicano anche in servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato, limitatamente, per quanto riguarda le linee automobilistiche, alle stazioni di Ascoli Piceno e di Teramo.

Servizio bagagli con la tramvia Trento-Malè.

Specialmente a coloro che si recano in villeggiatura nel Trentino potrà interessare di sapere che nel periodo estivo-autunnale e precisamente dal 20 giugno al 31 ottobre, è stato ammesso il trasporto di bagagli in servizio cumulativo a tariffa ordinaria da tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato per le stazioni di Dermulo, Cles e Malè della tramvia Trento-Malè, e viceversa, attraverso il transito di Mezzocorona.

Le riduzioni ferroviarie per la stagione estivo-autunnale.

È da tener presente che, a parte le facilitazioni accordate per viaggi individuali e di gruppi familiari per località balneari e termali (di massima nel periodo dal 20 giugno al 20 settembre) e per località climatiche (di massima dal 20 giugno al 20 agosto) con biglietti di andata-ritorno, per *alcune* località determinate di carattere balneare e termale e per un periodo di 4 mesi, sono stati istituiti biglietti giornalieri a riduzione del 50 % e biglietti di abbonamento quindicinali e mensili analogamente a riduzione del 50 %. Questi biglietti, che si distribuiscono, come accennato, durante un periodo di 4 mesi, servono specialmente per favorire il movimento locale. Le località ammesse risultano da affissi

nelle stazioni, a firma del Capo del Compartimento ferroviario. In ogni caso, rivolgersi alle biglietterie di stazione e alle agenzie di viaggio.

Cambiamento di nome della stazione di Bagni-Acque Albule.

Può interessar di sapere, riferendosi la notizia ad una importante località termale, che il nome della stazione di Bagni-Acque Albule è stato cambiato in quello di Bagni di Tivoli.

Agevolazioni e riduzioni di tariffa a favore dell'« Ente Nazionale di lavoro per i ciechi ».

Come sappiamo, molte delle facilitazioni e riduzioni di tariffa sono accordate sulle ferrovie per ragioni di sarattere sociale. Queste forme di agevolazioni sono specialmente numerose in Italia e, aggiungiamo, sono venute ad accrescersi durante il regime fascista. Una concessione di tal genere, sotto la denominazione di « Concessione speciale L II » è stata istituita di recente a favore dell'« Ente Nazionale di lavoro fra i ciechi ».

Per effetto di essa viene concessa la riduzione del 50 % sui trasporti a grande e a piccola velocità:

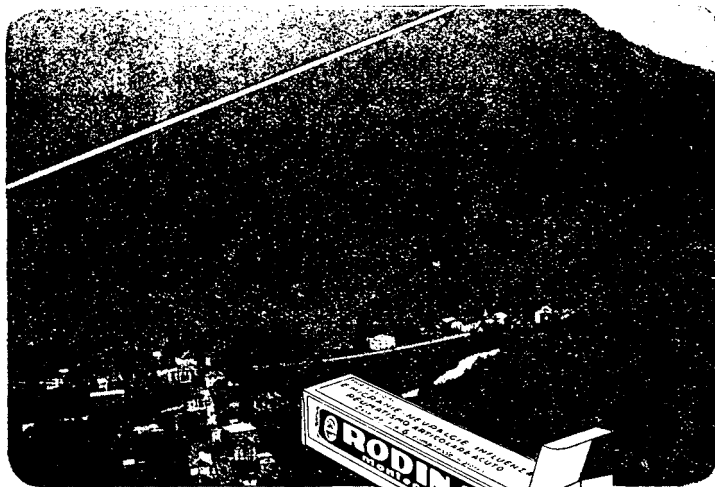
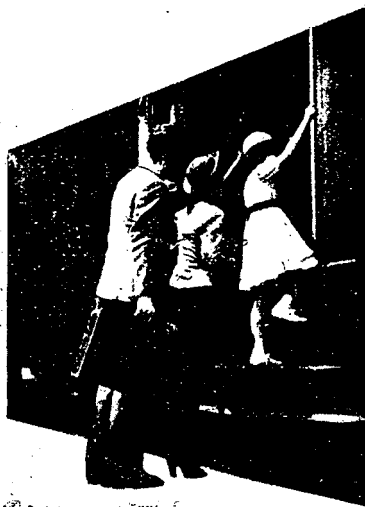
a) di materie prime spedite dai luoghi di produzione ai laboratorî dell'Ente Nazionale o a quegli altri Istituti che abbiano stipulato con questo particolari convenzioni, oppure tra due dei laboratorî degli enti in questione;

b) di prodotti finiti, spediti dai laboratorî degli enti accennati a magazzini di deposito o di smercio, oppure direttamente ad enti o privati acquirenti;

c) di imballaggi vuoti di ritorno, spediti da magazzini di deposito o smercio ai laboratorî degli enti accennati, oppure da questi ultimi ai luoghi di provenienza delle materie prime.

Ecco nuove provvidenze, da cui risulterà un beneficio notevole a tutta una categoria di persone degne, per le loro condizioni fisiche, di particolare considerazione.

La corrispondenza postale per i partecipanti alle Crociere dell'O. N. B.

La corrispondenza ordinaria e raccomandata diretta ai partecipanti alle nove crociere navali per avanguardisti e giovani italiane, indette dall'Opera Nazionale Balilla e che sono in corso con mèta nel Nord, nel Centro e nel Sud America, nell'Estremo Oriente, nel Sud Africa e nel Mediterraneo orientale, è ammessa a circolare tra Italia e crociera, con gli stessi francobolli che si usano nell'interno. Dette corrispondenze dovranno portare l'indicazione del destinatario, seguita dal nome del piroscafo, con la precisazione di Crociera O. N. B., della destinazione e con la indicazione di Genova ferrovia per le cinque crociere dirette in America e per le due dirette al Sud Africa, di Brindisi transito per quella dell'Estremo Oriente e di Siracusa porto per quella del Mediterraneo Orientale. Sono ammesse a circolare anche nel senso inverso « dalle navi in crociera all'Italia » le sole corrispondenze ordinarie, che saranno pure affrancate con la tariffa interna, sempre che siano impostate sulle navi in crociera e portino l'apposito bollo delle navi stesse. Le corrispondenze dirette agli avanguardisti in crociera potranno usufruire anche dell'avviamento per « Posta Aerea », tenendo presenti le soste stabilite per i piroscafi in ciascuno scalo, e munendole della prescritta tassa e sopratassa.

Pacchi per il Canadà.

La via diretta Genova porto o Napoli porto e piroscafi italiani, per i pacchi a destinazione del Canadà, è stata riattivata con le seguenti tasse: L. 10,75, 21,55, 24,50, 42,25 e 52,25 rispettivamente per i pacchi da Kg. 1, 3, 5, 7 e 10.

Pacchi per la Spagna Nazionale.

È stato ripreso il servizio dei pacchi postali, limitatamente agli ordinarî e senza assegno, con le seguenti tariffe:

per le isole Baleari: L. 10,25 fino a 1 Kg., L. 16,75 da oltre 1 a 5 Kg., L. 28,75 da oltre 5 a 10 Kg.

per il Continente: L. 11 fino a 1 Kg., L. 18 da oltre 1 a 5 Kg., L. 30,50 da oltre 5 a 10 Kg. Ufficio di concentramento: Genova porto.

Pacchi per la Francia e l'Algeria.

Le tasse per i pacchi a destinazione della Francia e dell'Algeria sono state modificate come appresso:

		Kg. 1	Kg. 5	Kg. 10	Kg. 15	Kg. 20
Francia Continentale	L.	5,50	11,25	19,75	28,50	36 —
Corsica	»	5,50	11.25	20,50	30 —	38,25
Algeria via Tunisia	»	7 —	13,75	25,50	37,50	43,25
Algeria via Francia	»	7 —	13,75	24,75	36,50	46,75

Emissione di nuovi francobolli.

Sono stati messi in vendita in tutto il Regno speciali francobolli commemorativi della Mostra Nazionale delle Colonie estive e dell'Assistenza all'infanzia. La serie si compone dei seguenti sedici valori:

a) per il pagamento delle tasse postali in genere: da L. 0,10, 0,20, 0,25, 0,30, 0,50, 0,75, 1,25, 1,75 (+ 0,75 di sopraprezzo), 2,75 (+ 1,25 di sopraprezzo), 5 (+ 3 di sopraprezzo);

b) per il pagamento della sopratassa di trasporto aereo: da L. 0,25, 0,50, 1, 2 (+ 1 di sopraprezzo), 3 (+ 2 di sopraprezzo), 5 (+ 3 di sopraprezzo).

I francobolli gravati di sopraprezzo hanno valore, agli effetti delle tasse postali, soltanto per il prezzo base.

L'importo del sopraprezzo è destinato in parte al Partito Nazionale Fascista, che sostiene le spese per l'allestimento della Mostra, ed in parte all'Istituto di Assicurazione e Previdenza per i postelegrafonici.

Peso massimo dei pacchi diretti in Islanda.

È portato a 20 kg., con le seguenti tasse:

Via Germania-Danimarca:
da oltre 10 a 15 kg.: lire 68.20
» 15 » 20 » » 89.20

Via Germania-Piroscafi islandesi:
da oltre 10 a 15 kg. lire 61.95
» 15 » 20 » » 79.20

Via Francia-Belgio-Danimarca:
da oltre 10 a 15 kg. lire 71.95
» 15 » 20 » » 94.20

VARIE

LA FLOTTA BANANIERA ITALIANA

Sono pochi anni che l'Italia, valorizzando la produzione somala, è entrata a far parte del ristretto gruppo delle Nazioni che hanno interessi bananieri e, quindi, soltanto recentemente si è presentata presso di noi la necessità di risolvere uno dei fattori fondamentali e più delicati del commercio della banana, quello cioè dei trasporti. Non occorrono davvero molti chiarimenti in proposito: le 4000 e più miglia che intercorrono fra il centro di produzione (Somalia) e il mercato di consumo (Italia) impongono, infatti, particolari provvidenze per mantenere il carico in condizioni soddisfacenti ed impedirne un facile e rapido deperimento dovuto alle caratteristiche del frutto e alle condizioni climatiche del tragitto. Da tali considerazioni e dalle esperienze acquisite, tutti i Paesi che hanno interessi bananieri — primo fra tutti gli Stati Uniti — hanno inteso la necessità di costruire una flotta di navi speciali, rispondenti ai requisiti necessari al trasporto di carichi di banane in breve tempo ed in ottime condizioni: in una parola, di allestire una flotta di « bananiere ».

Caratteristiche prevalenti in questo genere di navi — di solito di non grande tonnellaggio (3000-3500 tonn.) — sono le stive refrigerate.

La refrigerazione delle bananiere differisce da quella delle stive delle grandi navi frigorifere per il trasporto di carni congelate: infatti, nelle bananiere occorre mantenere una temperatura costante fra i + 11° e i + 12° e provvedere ad un continuo grandioso rinnovamento dell'aria. A tale scopo si usano macchine ad anidride carbonica o ad ammoniaca. Le prime presentano il vantaggio di escludere danneggiamenti al carico in caso di eventuali fughe (come potrebbe appunto verificarsi con l'ammoniaca); le seconde richiedono una minor potenza ai compressori, con relativo minor costo.

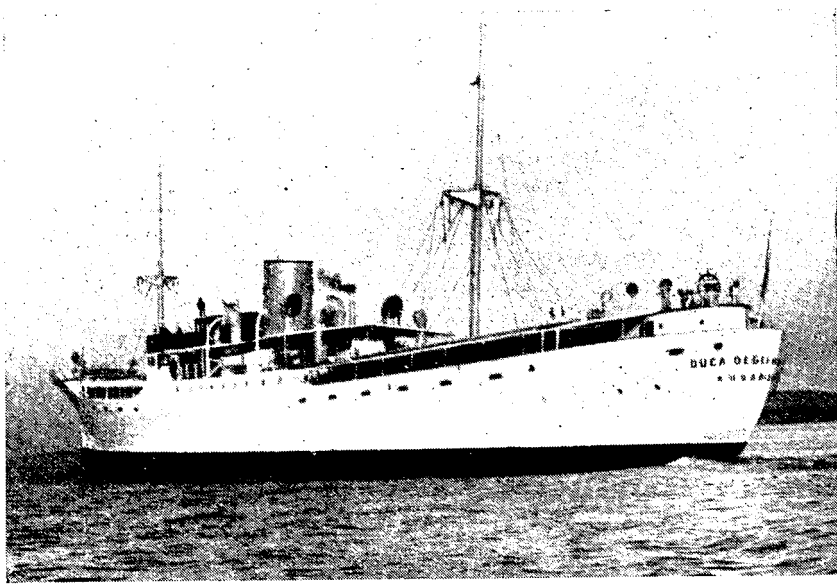
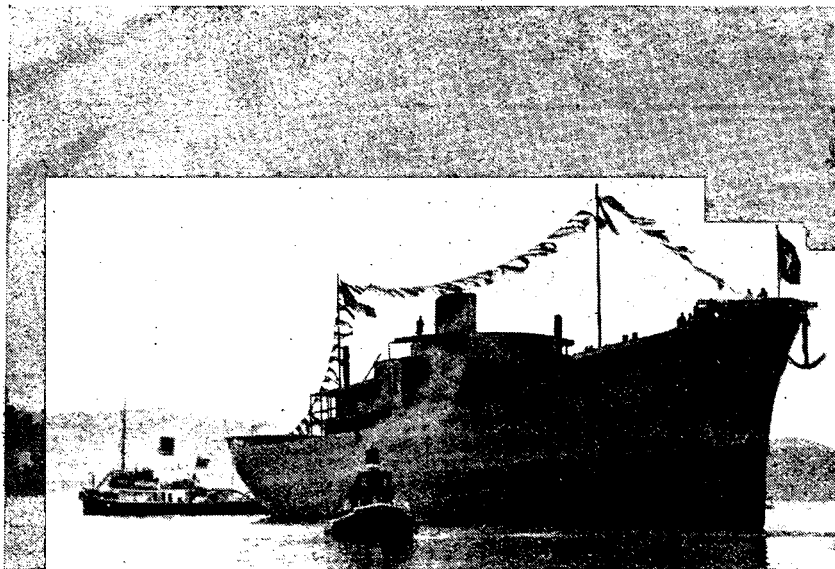
Ma, come abbiamo visto, anche altri fattori si impongono: la ventilazione, l'isolamento, lo stivaggio.

La ventilazione — che può farsi in diversi modi — è necessaria a mantenere la temperatura costante nelle stive e quindi a eliminare, con potenti getti di aria fredda, il calore trasmesso dall'esterno o prodotto dalle banane stesse, assicurando altresì il giusto grado igrometrico. È poi intuitivo che a nulla servirebbe refrigerare e ventilare le stive, se queste non fossero convenientemente isolate con coibenti: da ciò deriva tutta l'importanza e l'utilità dei provvedimenti adottati. Le banane, quindi, importano una serie di cure che vanno dall'ambiente in cui avviene il trasporto, al modo di stivaggio a bordo. Nella determinazione dei metodi di trasporto in gabbie e casse o senza imballaggio (*en vrac*) influisce più spesso l'attrezzatura dei porti di imbarco. Così, nel nostro caso, s'impone l'adozione del primo sistema, con relativi gravami sul costo e con una sensibile limitazione dei carichi effettuati. Va notato al riguardo che nel piano sessennale è stata predisposta la sistemazione del porto di Merca, appunto per favorire il traffico delle banane.

L'Italia, dunque, giunta ultima in ordine di tempo, si è ben presto affermata fra i paesi bananieri meglio organizzati, per la serietà, l'ampiezza di vedute e la razionalità dei programmi con cui l'organismo preposto — la Regia Azienda Monopolio Banane — ha affrontato e risolto i problemi del caso.

Dal 1930 le esportazioni della Somalia assunsero un ritmo più celere. Fino ad allora si era ricorso, con pessimi risultati, alle solite navi di linea, sulle quali veniva apprestata una piccola stiva refrigerata; poi al noleggio di bananiere estere: nel 1931 alla JAMAICA MERCHANT della *Jamaica Direct Fruit*, e dal 1931 al 1933 alla R. H. SANDERS, dell'armatore svedese *Sven Salen*. Ma evidentemente una tale situazione non poteva continuare: ed ecco la S.A.N.I.S. acquistare tre bananiere svedesi, costruite nel cantiere Eriksberg di Göteborg e ribattezzarle coi nomi di CAPITANO BOTTEGO, CAPITANO A. CECCHI, DUCA DEGLI ABRUZZI.

Essendo queste tre insufficienti ai bisogni, la compagnia concessionaria si trovò nella necessità di noleggiare altre bananiere o piroscafi attrezzati, come la *Gundersen*, la *Genale*, il *Giuba* e lo *Scebeli*, che prestarono, e qualcuna anzi presta ancora, servizio anche sotto la gestione R.A.M.B.

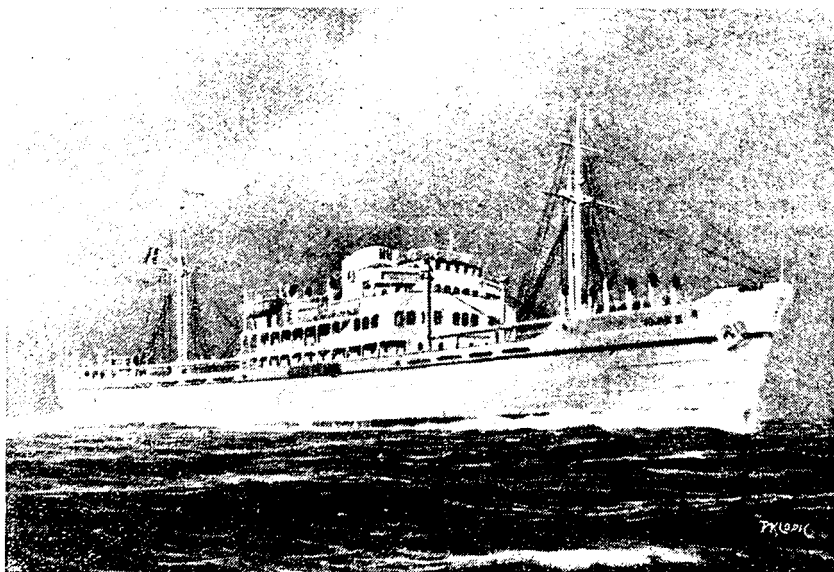
La situazione nel 1936 non era, dunque, soddisfacente, perchè si doveva ricorrere al noleggio di unità

UNA DELLE TRE BANANIERE — « DUCA DEGLI ABRUZZI » — GIÀ IN SERVIZIO PRESSO LA R.A.M.B.

LA «R.A.M.B. IV» NELLE ACQUE DEL VALLONE DI MUGGIA, SUBITO DOPO IL VARO

straniere, con maggiore aggravio e con esborsi di valute estere, per poter far fronte alle aumentate richieste del mercato italiano. Logica, quindi, la decisione della R.A.M.B. di aumentare la propria flotta, ed ancor più naturale la decisione di far costruire le varie unità presso i cantieri nazionali, che per la prima volta si dedicavano così ad un tal genere di costruzione.

Furono commesse ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico e al Cantiere Navale Ansaldo le quattro unità, con decorrenza dei termini di consegna a 12 e 13 mesi dalla data di ordinazione (1° luglio 1936). Infatti, il 7 giugno sono scese in mare, nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico, le due prime unità, la R.A.M.B. II e IV (le quattro bananiere si distingueranno con i nomi di R.A.M.B. I, II, III e IV), madrine le gentili consorti dei Ministri per l'Africa Italiana e per le Comunicazioni.

Le bananiere, *interamente italiane*, se non le più grandi e veloci del mondo (tali sono, infatti, le sei tipo ANTIGUA della *United Mail*), sono dotate dei maggiori conforti per i passeggeri e l'equipaggio, e dei più recenti apparecchi, che le rendono sicure sotto ogni aspetto. Lunghezza massima 112 m.; larghezza 14,60; stazza lorda circa 3500 tonn.; portata lorda circa 2300 tonn.; capacità delle stive refrigerate circa 4000 mc. e delle stive per merci generali 1000 mc.; portata in banane 900 tonn. (680 tonn. nette); grandissimi boccaporti (i più grandi di m. 10,65 × 4,80), serviti da quindici picchi da carico (12 da 5 tonn., uno da 15, uno da 30 ed uno da 1,5), con possibilità di effettuare le operazioni in una sola giornata. Queste le principali caratteristiche.

Non pure bananiere, quindi, come del resto si usa presso la maggior parte delle Nazioni che si interessano a questo commercio, perchè le unità sono dotate di due stive per merci in genere ed inoltre portano i dodici passeggeri ammessi dai regolamenti. Anzi, al riguardo è da notare come la sistemazione dei passeggeri e dell'equipaggio (36 persone) sia quanto mai confortevole: i primi sono, infatti, allogati in un ponte riservato esclusivamente a loro ed hanno a disposizione due appartamenti di lusso, con camera da letto, salotto, bagno e cinque ampi camerini a due letti-cuccette, oltre agli accessori, come bagni, sala da pranzo, verande, fumatoi, ecc.; ambienti tutti ad aria condizionata, ciò che non mancherà di rendere — a prescindere dal fattore velocità (in 5 giorni da Genova a Massaua e in 10 a Merca) — particolarmente ricercati i passaggi sulle bananiere; l'equipaggio sistemato in alloggi comodi e spaziosi, posti nella tuga centrale altissima, lontani dalle vibrazioni e con l'invidiabile comodità di esser tutti rientrati, in modo che le loro pareti esterne non dànno direttamente sul mare, ma su due passaggi coperti e quindi non esposti ai cocenti raggi del sole. Benchè non prescritta, c'è anche l'infermeria e larghissimo è il servizio igienico sanitario. Per dire quale sarà il conforto a bordo, basti ricordare che si mangerà sempre pane fresco (cotto in forno elettrico), si faranno distribuzioni d'acqua refrigerata, ecc.

Ad eccezione del legname per le tavole di coperta, tutto il materiale è italiano: italiani le lamiere e i profilati per lo scafo, italiani gli apparati motori (due motori CRDA a due tempi e 4 cilindri, semplice effetto;

COME SARANNO LE NUOVE BANANIERE DELLA R.A.M.B. (*Fot. Mioni*)

e due motori FIAT a quattro tempi e 6 cilindri, semplice effetto), che imprimeranno una velocità di navigazione di 17 nodi a pieno carico, pur esigendo un modestissimo consumo (165 gr. di nafta per cavallo-ora); italiano l'impianto frigorifero, ad anidride carbonica, di 350.000 frigorie, con salamoia a 2° ed acqua di mare a 33°.

Quasi a significare la partecipazione di tutto il Paese alla realizzazione di queste superbe unità della R.A.M.B., hanno contribuito alla costruzione delle bananiere moltissime provincie italiane. Le lamiere ed i profilati vengono da Savona, da Cornigliano Ligure, da Marghera e da Sesto S. Giovanni; gli scafi sono costruiti a Monfalcone, a Trieste e a Genova; gli apparecchi motori a Trieste e a Torino; i grandi getti di acciaio fuso a Milano, a Terni, a Genova e a Gorizia; i tubi a Dalmine e a Torino; i grandi serbatoi d'aria compressa a Savigliano. A sua volta Milano ha dato i ventilatori, Bologna gli impianti frigoriferi e i depuratori di nafta; Palermo i verricelli; Torino e Milano i cavi elettrici; La Spezia buona parte delle pompe; Livorno e Lecco le catene delle ancore, ecc. Piena e simpatica collaborazione, che — per la prima volta in Italia — si è potuta ottenere anche assicurando l'intercambiabilità di tutte le parti, benchè la costruzione sia affidata a due Cantieri differenti. L'entrata in linea delle nuove superbe unità, di cui si accresce la flotta mercantile italiana, costituisce dunque un avvenimento della massima importanza, perchè dimostra le possibilità dell'industria navale nostra in un campo dove fino ad ieri eravamo rimasti assenti, mentre, d'altra parte, assicura alla produzione somala del pregiato frutto le possibilità di trovare il più largo collocamento non solo in Italia, ma anche nel centro Europa, e di raggiungere facilmente i 300.000 quintali di esportazione.

GIULIANO ONGARO.

La vita indigena nell'Impero.

Fra i molti libri che illustrano le terre del nuovo Impero segnaliamo « *Paradiso nell'Inferno* » di Mario dei Gaslini (Milano, Casa Ed. Oberdan Zucchi, pag. 320 in 16°, tavole fuori testo: L. 10), che rappresenta un notevole contributo alla conoscenza degli usi e dei costumi della popolazione indigena. In pagine colorite e scorrevoli emerge lo spirito guerriero della gente etiopica, pur fra le incertezze e le oscillazioni della sua anima infantile. Inoltre, tu la vedi costruirsi la casa e arredarla per le esigenze elementari della sua vita, provvedere ai propri indumenti, sedere a tavola, assistere a feste e a giuochi, sacrificare alla superstizione; apprendi in che consista la bellezza delle donne negre e come si facciano valere in casa e fuori; avvicini i fanciulli, poesia della vita in ogni paese e in ogni tempo; sperimenti la cortesia e l'ospitalità; penetri i sentimenti e le inclinazioni di questo popolo, che dobbiamo conoscere per saperlo governare; ascolti i suoi canti di preghiera, d'amore e di morte; assisti ai procedimenti della sua giustizia e ai riti funerari; lo avvicini, insomma, alla tua comprensione e ti avvicini ad esso, fino a sentirne il palpito umano, attraverso la distanza enorme che ti separa da esso. E tutto ciò perchè gli Italiani siano meglio preparati a scortare le genti dell'Impero per le vie della civiltà.

La Geografia dell'Asia.

La « Geografia Universale Illustrata », che l'Unione Tipografico-Editrice Torinese va pubblicando sotto la direzione di Roberto Almagià e con la collaborazione dei più noti geografi italiani, si è arricchita di due nuovi volumi consacrati a « L'Asia Anteriore », « L'Asia di Sud-Est » e « L'Asia Orientale », rispettivamente trat-

tate dai Professori Dino Gribaudi, Emilio Malesani e Giovanni Vacca. I due volumi (L. 190), di complessive pagine 1280 in grande formato, stampati in carta patinata e rilegati in piena tela, si fregiano di 1107 illustrazioni inserite nel testo e recano 6 carte geografiche a colori e 12 tavole in calcocromia; una documentazione iconografica, dunque, straordinariamente copiosa e superbamente adeguata alla vasta materia.

La trattazione, in conformità al programma a cui si ispira tutta l'opera monumentale, presenta la fisonomia attuale dei varî Paesi, considerati nel loro aspetto fisico, antropico ed economico. Prendiamo ad esempio la Turchia, che inizia il primo dei due volumi. Dopo una breve introduzione, il Gribaudi comincia a considerare l'ambiente fisico del Paese, descrivendone il rilievo e le coste; poi il clima, le acque, la flora e la fauna. In questa cornice, l'Autore inquadra successivamente la vita umana: ed ecco presentarsi le diverse genti che abitano il paese, le città, il governo e l'amministrazione che ne regolano la vita civile. Infine, il quadro si compie con la prospettiva delle condizioni economiche, considerate negli elementi essenziali, come l'agricoltura, l'industria, i traffici, le comunicazioni e tutto quanto è fonte di ricchezza a cui si alimenta la vita.

Questa la visione generale della Turchia, rigeneratasi dopo la grande Guerra; ma poi, in capitoli separati e con lo stesso procedimento logico, si considerano singolarmente le diverse parti del Paese in più minuto ed esauriente esame. E con lo stesso procedimento, salvo le varianti che rispòndono ai diversi temperamenti degli Autori, il Prof. Malesani tratta esaurientemente l'Impero Anglo-Indiano e l'India non britannica, l'Indocina e le Indie olandesi, mentre il Prof. Vacca si occupa della Cina e del Giappone, con l'intento, sempre raggiunto, di darne un ragguaglio compiuto.

Ciascuna delle tre parti in cui l'opera è divisa si chiude con un'ampia bibliografia della letteratura geografica più recente e importante, da cui risulta quanto attivamente si coltivino all'estero gli studi di geografia moderna. Una ragione di più per tributare ampia e sincera lode agli Autori, al Direttore e alla Casa Editrice di quest'opera, che onora la scienza e l'editoria italiana.

Il problema petrolifero italiano.

Sul mercato librario italiano mancava un libro dedicato alla analisi economica e statistica del complesso problema del petrolio. A buon punto viene dunque l'opera dell'Ing. Cesare Alimenti, dal titolo: « La questione petrolifera italiana » (Torino, Einaudi, L. 15), che per la prima volta ne dà una visione completa e sintetica.

Nella estesa trattazione riservata ai succedanei si studia il contributo che essi possono dare alla lotta per l'autarchia nel campo dei combustibili liquidi.

Altro argomento importante, la cui conoscenza non ancora moltò diffusa nel pubblico, è quello della radicale trasformazione della nostra industria petrolifera; trasformazione che è in pieno sviluppo e, mentre esige l'investimento di centinaia di milioni e l'impiego di maestranze e di tecnici, reca un notevole contributo all'autarchia.

Fra gli altri argomenti trattati dall'A. ricordiamo: le ricerche in Italia, le partecipazioni in Rumenia e nell'Irak, il petrolio in Albania e nelle Colonie, ecc.

Ben curata è la parte statistica, naturalmente contenuta nei limiti consentiti da ragioni superiori di interesse nazionale. Chiunque abbia avuto necessità di fare ricerche statistiche in materia di petroli avrà rilevato le eccezionali difficoltà di procurarsi i dati, di vagliarli

e depurarli dalle numerose cause di errore; apprezzerà quindi maggiormente un'opera che offre quanto di meglio possa rendersi noto al pubblico in fatto di statistiche petrolifere.

L'elenco, corredato di interessanti notizie, delle società che operano sul mercato italiano è l'unico che sia oggi a disposizione del pubblico.

I Soci del Touring, rivolgendosi alla Casa Editrice (Via Arcivescovado, 7 - Torino), potranno ricevere questo libro con lo sconto del 10 % ed il porto franco.

Dal Regno all'Impero.

Con questo titolo, l'Accademia dei Lincei ha pubblicato un volume di notevole mole (Roma, Tip. della R. Accademia dei Lincei, 1937-XV, pag. 713 in 8°), per commemorare la proclamazione dell'Impero con una autorevole accurata rassegna di tutta l'imponente opera compiuta dal Fascismo, allo scopo di rinnovare profondamente lo spirito e la vita del popolo italiano.

Ad un capitolo di carattere storico generale di Luigi Federzoni segue l'esame particolare di questo processo di rinnovamento in ogni settore, dalla difesa della razza all'educazione delle nuove generazioni; dallo Stato corporativo in ogni parte della sua struttura, alle grandi opere pubbliche; dall'incremento scientifico al culto della tradizione di Roma; dalle Colonie alla politica estera, che ha risollevato l'Italia di fronte al mondo.

Di questi grandi settori, quaranta collaboratori, scelti fra le maggiori competenze della scienza, della politica e della cultura, hanno trattato i particolari aspetti, e le diverse trattazioni conferiscono all'opera un carattere di durevole efficacia informativa. Ottimo strumento di consultazione non solo, ma sintesi spesso avvincente di una fase della nostra vita nazionale, che farà epoca nella storia del mondo.

Le Istituzioni culturali di Roma e di Milano.

In due volumi di grande formato, adorni di superbe tavole in roto, fuori testo, riproducenti i più insigni tesori d'arte delle due maggiori città d'Italia, il Dott. Mario Casalini ha illustrato gli enti culturali — biblioteche, musei, istituti universitari, artistici, scientifici, circoli di cultura — di Roma e di Milano, documentando con essi una parte gloriosa della loro storia e ricordando l'opera di cittadini illustri che legarono il loro nome al sorgere e al fiorire di queste opere, da cui si diffonde tanta luce spirituale.

L'opera (*Le Istituzioni culturali di Roma*, Milano-Roma, S. A. Arti Grafiche Bertarelli, 1935-XIV, L. 75 — *Le Istituzioni culturali di Milano*, Milano-Roma, S. A. Arti Grafiche Bertarelli, 1937-XV, L. 100) non è un'arida elencazione, ma una efficace presa di contatto con le istituzioni a cui essa è consacrata e che nell'ordine organico in cui l'A. le illustra dànno la misura della vastità del lavoro compiuto dalle due Città sorelle nel campo, mai abbastanza arato, della coltura, in cui l'Italia nuova semina non meno alacremente che nei campi dell'attività pratica.

Le Vie del Mondo.

Il fascicolo di agosto de *Le Vie del Mondo*, edito dal T. C. I., contiene: R. ALMAGIÀ, *Gli imperi coloniali degli altri: Possedimenti britannici in Africa;* V. DORE, *Materie prime: la lana;* G. TUCCI, *Vecchie razze del Giappone: gli Ainu;* F. DEUTHEL, *Nel verde cuore della Germania: Jena;* A. M. GOBBI BELCREDI, *Un popolo in lotta con l'Oceano: Pescatori di Bretagna.*

Il fascicolo consta di 120 pag., 136 illustraz. in nero, 3 tavole a colori, 8 cartine geografiche.

TRA I LIBRI

Il 33° volume della Enciclopedia Italiana.

La grande *Enciclopedia Italiana Treccani* ha pubblicato il volume 33°, che comprende le voci da « Supan » a « Topino », altre 1876 voci e 169 rinvii; e si compone di 1038 pagine di testo in 4° grande, con 1130 illustrazioni e 42 cartine in nero intercalate, oltre a 196 tavole in rotocalco, 9 tavole e 1 carta geografica a colori fuori testo.

Il 33° volume contiene, fra le altre, le seguenti voci geografiche: Svezia, Svizzera, Lago Tana, Taranto, Teramo, Terni, Terra, Tevere, Canton Ticino, Tirreno. Tra le discipline letterarie, filosofiche ed artistiche le voci di maggiore interesse sono: Tacito, Tasso, Tassoni, Terenzio, Tibullo, Tolstoi, Tommaseo, Tommaso d'Aquino, Tintoretto, Tiziano; e tra quelle scientifiche e tecnologiche: Superficie, Tabacco, Teleferica, Telefono, Telegrafo, Televisione, Terremoto, Tessitura, Tessuto. Vanno inoltre segnalate: Tappeto, Tattica, Teatro, Teologia, Testamento, Tipografia, ecc.

Tra i 585 collaboratori, hanno preso parte alla compilazione del 33° volume della grande *Enciclopedia Treccani* gli Accademici d'Italia Bertoni, Nallino, Paribeni, Pavolini e Tucci; Emilio Cecchi, Cesare Frugoni, Guido Mazzoni, padre Tacchi Venturi, ecc.

THE AUTOMOBILE CLUB OF CHINA. – Hand Book 1937. Shangai.

LUIGI RENATO PEDRETTI. – *Monumenti pagani e cristiani in Santarcangelo di Romagna.* – Pag. 8, con 3 tavole.

FRANCESCO COCCONI. – *La Val di Mazia e la sua toponomastica.* – Estratto da « L'Universo », Rivista mensile dell'Istituto Geografico Militare, giugno 1937-XV.

Can. GIACOMO GIACOMELLI. – *Cenni storici, artistici, ricostruttivi sull'insigne Pieve di Rocca S. Maria.* – Pag. 22, Pievepelago 1937-XV.

ESSAD BEY. – *Nicola II. Splendore e decadenza dell'ultimo Zar.* – Traduzione di Nicola Malavasi. Pag. 330 con tav. f. t. Ed. Bemporad, Firenze 1937-XV: L. 18.

TODDI. – « *E tu no!* ». – Romanzo. Pag. 386. Casa Editrice Ceschina, Milano 1937-XV: L. 12.

O. CAMPESE. – *Colture tropicali e lavorazione dei prodotti.* – Vol. I: *Generalità*, pag. 123 con 10 illustraz. e 3 tavole: L. 15; Vol. II: *Caffè, Cacao, Hevea, Thè*, pag. 414 con 128 illustraz. e 24 tavole: L. 45. Ed. U. Hoepli, Milano 1937-XV.

MINISTERO DELLA EDUCAZIONE NAZIONALE - DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI. – *Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia.* – M. SALMI: *L'Abbazia di Pomposa*, pag. 41 con 44 illustraz.: L. 4,50. – S. MURATORI: *Il R. Museo Nazionale di Ravenna*, pag. 82 con 85 illustraz.: L. 4,50. Libreria dello Stato, Roma 1937-XV.

A. LONGO. – *Uve da tavola.* – Vol. I: *Ambiente - Varietà - Potatura*, pag. 64 con illustraz.: L. 2,50. – Vol. II: *Spalliere - Pergolati - Affinamento del prodotto*, pag. 66 con illustraz.: L. 3. Ramo Editoriale degli Agricoltori, Roma 1937-XV.

G. KAUS. – *Caterina II la Grande.* – Traduzione di Mario Bacchelli. Pag. 400 con tav. f. t. Ed. Bemporad, Firenze 1937-XV: L. 18.

Corrado Zoli. – *La conquista dell'Impero.* – Pag. 442 con numerose carte f. t. Ed. N. Zanichelli, Bologna 1937-XV: L. 30.

G. Ballocca. – *Codice del Contribuente - Le Imposte Dirette 1937.* - Pag. 446, Unione Tipogr.-Editr. Torinese, Torino 1937-XV: L. 20.

Recueil des Notices et Mémoires de la Société Archéologique du Departement de Constantine. – Volume LXIII 1935-36. Pag. 305. Editions Braham (2, Rue de la Concorde), Constantine.

Guido Posar Giuliano. – *Il canto degli spiriti.* – Pag. 31. Ed. C. Moscheni, Trieste 1937-XV: L. 6.

Luigi Ghidini. – *Coltivazione cittadina di piante e fiori.* - Pag. 403 con ill. Editore Hoepli, Milano 1937-XV: L. 15.

Vittorio Parisi. – *Bellezze d'Italia.* - Pag. 87 con ill. Ediz. «Rassegna», Palmi Calabria 1936-XIV: L. 6.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci Annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,20)
Soci Quinquennali	L. 75,20		(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

Statistica dei Soci al 30 Giugno 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 giugno 1937		N. 185 770
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 16 817
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 30 giugno 1937	» 3 521	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 giugno 1937	» 12 823	
		» 262 078
		N. 464 665
Presumibili rinnovi dei Soci già iscritti nel 1936 che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 6 000
Totale Soci		N. 470 665

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

BELLEZZA DEI DENTI:
Odol
ODOL
Odol
Odol

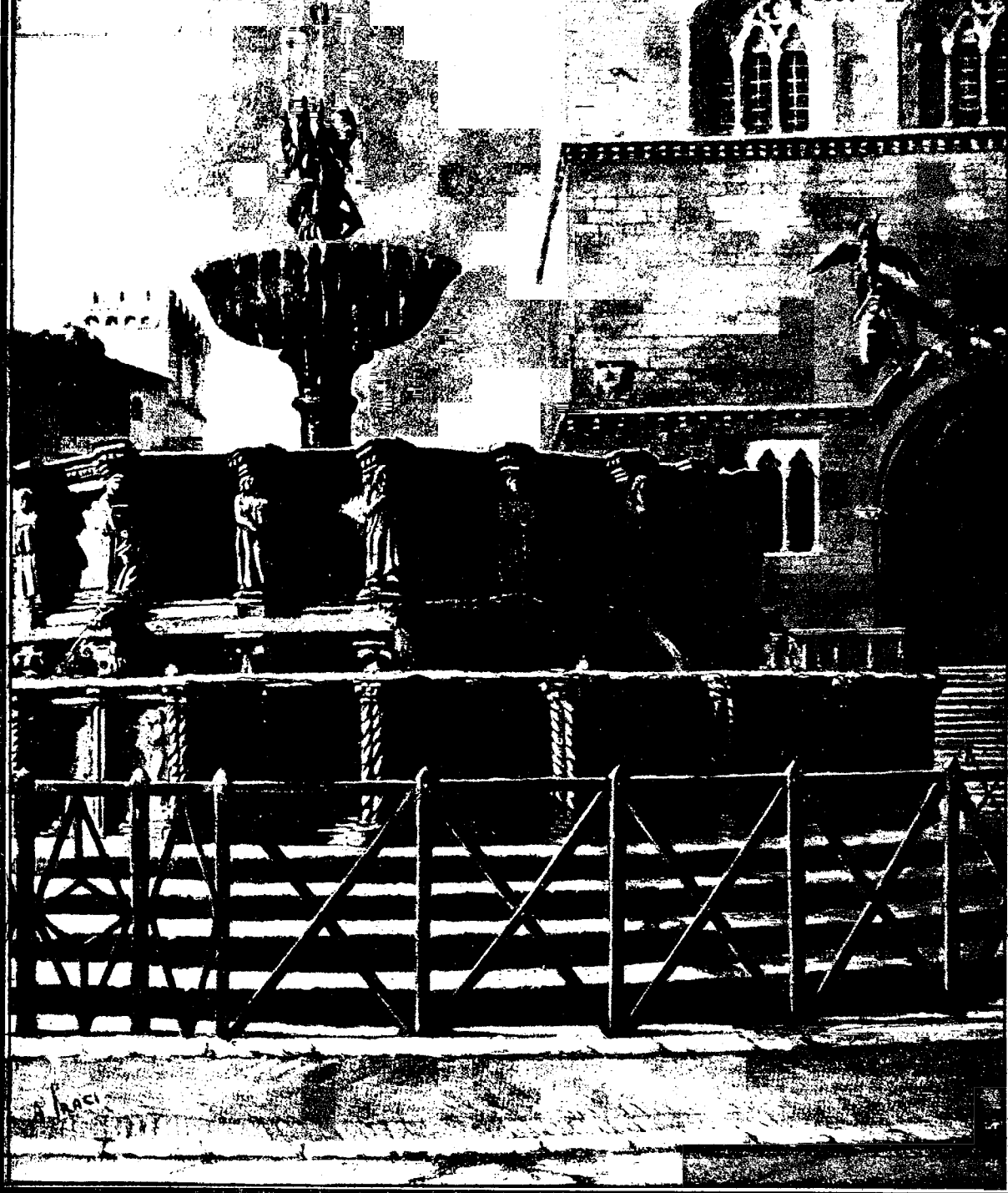
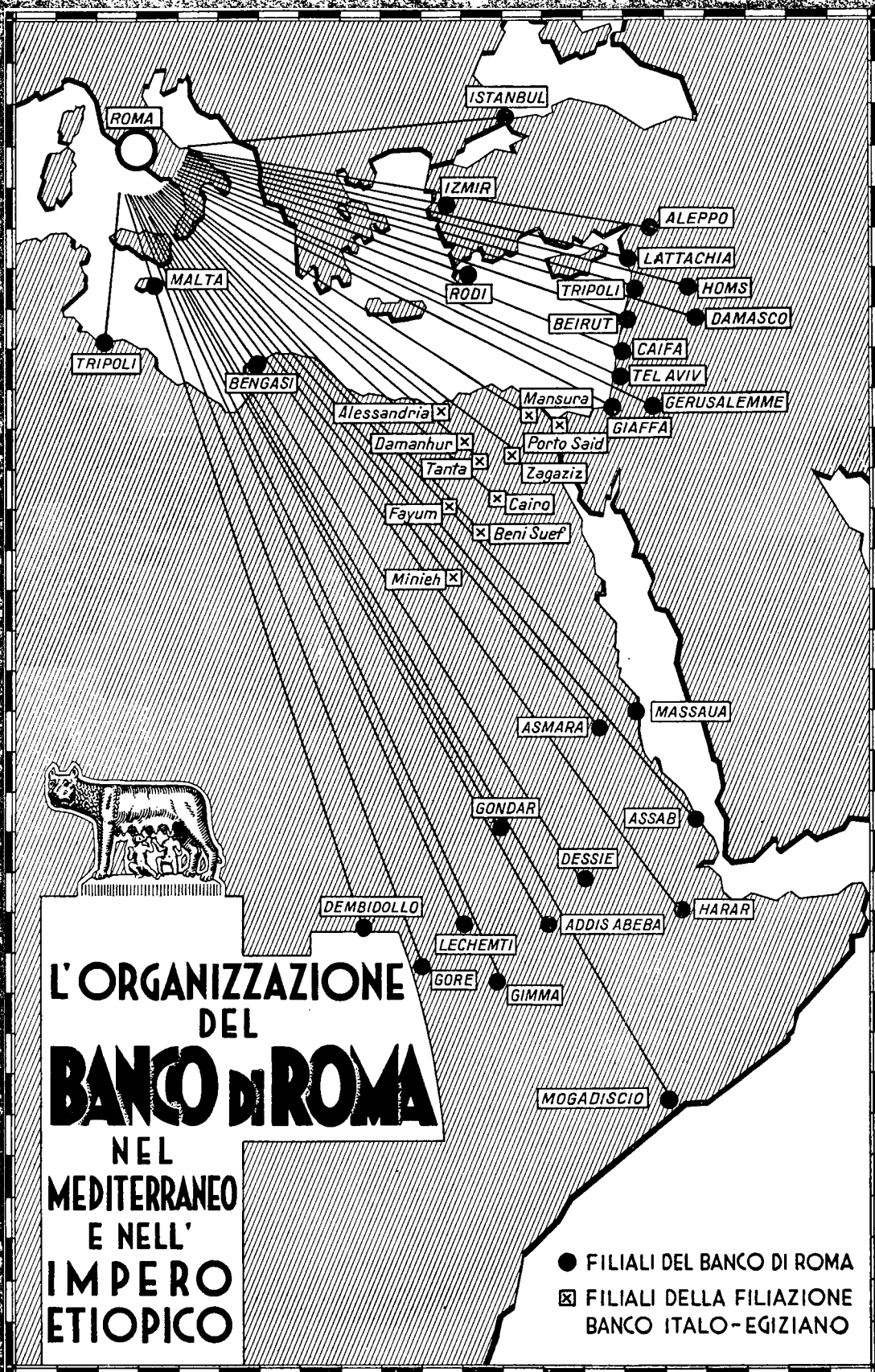
C. ANDREONI
accumulatori
HENSEMBERGER
MONZA
ACCUMULATORI HENSEMBERGER FAH MONZA
Automotrice Diesel-elettrica di costruzione del Tecnomasio It. B. B.
in esercizio sulle Ferrovie Calabro-Lucane, equipaggiata
con accumulatori Hensemberger al ferro-nickel-cadmio.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 9 SETTEMBRE 1937 - XV

Bocca profumata-
Denti sani
Odol
ODOL

ISTANBUL
ROMA
IZMIR
ALEPPO
LATTACHIA
RODI
TRIPOLI
HOMS
MALTA
BEIRUT
DAMASCO
TRIPOLI
CAIFA
BENGASI
TEL AVIV
Mansura
GERUSALEMME
Alessandria
GIAFFA
Damanhur
Porto Said
Tanta
Zagaziz
Cairo
Fayum
Beni Suef
Minieh
MASSAUA
ASMARA
GONDAR
ASSAB
DESSIE
DEMBIDOLLO
HARAR
ADDIS ABEBA
LECHEMTI
GORE
GIMMA
MOGADISCIO
L'ORGANIZZAZIONE DEL BANCO DI ROMA NEL MEDITERRANEO E NELL' IMPERO ETIOPICO
FILIALI DEL BANCO DI ROMA
FILIALI DELLA FILIAZIONE BANCO ITALO-EGIZIANO

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 9
SETTEMBRE

SOMMARIO

In copertina: Perugia - La Fontana dei Pagani e il Palazzo dei Priori (da un dipinto del Prof. Alberto Iraci).

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937
Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

divertimento per voi, ma lavoro per il vostro motore

L'estate amica è giunta e con essa le gioiose vostre vacanze: il più grande dei piaceri per voi, ma il più gravoso dei lavori per il vostro motore. Assicuratevene perciò il miglior rendimento facendo il pieno con olio SHELL

T U R I S M O

DUE NUOVI VALICHI SULL'APPENNINO FRA LA ROMAGNA E LA TOSCANA

La Romagna, per volere del Duce, vedrà aperte fra breve due nuove vie di comunicazione con la Toscana: la « Santa Sofia-Stia », nella vallata del Bidente, e la « Premilcuore-Cavallino », nella vallata del Rabbi. Sono due strade di grande importanza, perchè, oltre ad arricchire l'Italia centrale di due altri valichi appenninici, mettono in valore due zone di grande ricchezza boschiva e di indiscutibile fascino turistico, tra luoghi storici, legati a gloriose memorie e destinati, per la loro bellezza e per la loro altitudine, a diventare stazioni di soggiorno.

LE STRADE DI COMUNICAZIONE FRA LA ROMAGNA E LA TOSCANA. I DUE TRATTI IN NERO SONO QUELLI ATTUALMENTE IN COSTRUZIONE

La prima strada, partendosi dal Lungobidente di Santa Sofia, che è una cittadina montana assai linda e pittoresca a 257 metri sul mare, segue l'alta valle del Bidente, fiume che nasce sul Falterona, vicino all'Arno, e si tramuta poi in Ronco, scendendo tra Forlì e Forlimpopoli verso l'Adriatico. Essa ricalca la traccia di una antichissima strada romana, di cui è rimasta soltanto un'aspra mulattiera e su cui marciarono per secoli i legionari e si svolse tanta storia nelle lotte medievali fra le fazioni di Toscana e di Romagna. Sale larga e comoda, con lievissima pendenza, sulla sinistra del fiume, e lo accompagna, tra visioni varie e sempre più spettacolose, per i ricchi boschi di querce, di castagni, di faggi, di abeti e per i resti dei numerosi castelli che munivano le vette intorno, come la Rondinaia, torre romana di vedetta, alta più di venti metri; la Pleda, che fu culla al grande Papa Pasquale II; Santa Fiora, imponente maniero dei Benedettini.

LA CHIESA DI S. MARIA DELL'ISOLA IN VAL DI BIDENTE (*Fot. Campana*)

Salendo così dolcemente, passa di fianco alla rinnovata chiesa di Santa Maria dell'Isola, candida fra il verde dei castagneti; e continuando a serpeggiare sotto i resti delle mura di Spescia e delle rovine del castellaccio di Berleta (già scolta avanzata a difesa del vasto dominio degli abati di S. Ellero in Galeata), arriva, dopo quindici chilometri di fondo valle, al ridente paesino di Corniolo, con le case e la Chiesa costruite in pietra serena. Corniolo è già luogo di soggiorno e prende il suo nome da uno dei più forti e popolosi castelli del Medioevo, costruito sulla vetta di un monte vicino. Al tempo del Cardinale Anglico (1371) ospitava nelle sue mura più di cento famiglie. E fu di proprietà della dantesca gente dei conti Guidi, il cui ramo principale signoreggiò dalla rocca di Modigliana gran parte della Romagna e si chiamò appunto Guidi del Corniolo. Ora del castello non resta che un portale e qualche muraglia.

Questo paesino, a circa 500 metri sul mare, è posto in una amenissima e fertile piaggia, fra giovani piantate di abeti. È destinato indubbiamente a divenire uno dei più frequentati luoghi di villeggiatura della Romagna; e già quattro o cinque villette civettuole sono sorte ai margini della nuova strada.

Questa, subito dopo Corniolo, prende quota, attaccando le ripide coste di Monte Corniolino, in un'opera prodigiosa, veramente romana, con tagli di roccia alti

LA STRADA SUI FIANCHI DI MONTE CORNIOLINO PASSA TRE VOLTE SU SE STESSA... (*Fot. Campana*)

La nuova strada raggiunge, nei pressi di Campigna, la pista camionale, che fu tracciata dal Demanio Forestale per i servizî boschivi e attraversa tutta quanta la foresta, come fra i colonnati di un grandioso e misterioso tempio dalle volte arabescate di verde e di azzurro. Su questa pista, che sarà ampliata ed in qualche punto corretta, la nuova strada raggiungerà il culmine dell'Appennino al passo della Calla (m. 1200), donde scenderà in Casentino, fino a Stia, seguendo sempre la pista preesistente, che squadre di operai toscani stanno ampliando e correggendo; e qui si innesterà sulle due nazionali del Casentino per Arezzo e della Consuma per Firenze.

trenta metri e muri di sostegno profondi venti metri e viadotti e svolte amplissime, aperte nel sasso vivo.

Al ponte del Ladrone lascia alla sua sinistra l'antica mulattiera, già strada romana, che sale diritta al valico appenninico. Con larghe spirali, passando persino tre volte su sè stessa, supera Monte Corniolino, si addentra in un'altra vallatella del Bidente, ed allora scopre all'improvviso lo spettacoloso panorama dell'alta valle del Rabbi, il fiume del Duce. Poi taglia i fianchi del Monte Maestà (m. 976) e con un'altra lievissima salita raggiunge Campigna (m. 1063), già luogo di villeggiatura dei Granduchi di Toscana ed ancora dotato di un ospitale e lindo alberghetto, meta di quanti salgono a piedi o a dorso di mulo dalla Romagna, per godersi da questa altitudine gli effluvî della grande foresta. Perchè questo piccolo albergo di Campigna sorge in mezzo ad una delle più ampie e secolari foreste d'Italia, che appartiene al Demanio ed ha un'estensione di circa ottomila ettari, fra boschi e prati di pascolo, cinquemila dei quali piantati ad abeti, dai tronchi diritti e giganteschi. Qui trassero le antenne delle loro navi tutte le repubbliche toscane e persino la Francia meridionale, che se li faceva addurre da Pisa e da Livorno.

L'intero tronco da Santa Sofia a Stia misura 47 chilometri. Siccome Santa Sofia dista dalla via Emilia (al caseggiato di Ronco) 36 chilometri, si può facilmente constatare che questa linea di comunicazione sarà la più breve fra il cuore della Romagna e il Casentino. Se si aggiunge che essa viene costruita con criterî moderni, si può prevedere che sarà uno dei valichi appenninici più frequentati per la sua brevità, per la sua sicurezza

IL PONTE DEL LADRONE CON L'ANTICA STRADA ROMANA. L'ULTIMA CIMA IN FONDO È QUELLA RICOPERTA DALLA GRANDE SECOLARE FORESTA DI CAMPIGNA (*Fot. Campana*)

PREMILCUORE (*Fot. Dott. M. Rebecchi*)

di transito e soprattutto per la bellezza dei suoi inconfondibili panorami.

Al completamento mancano circa 5 chilometri dal monte Corniolino a Campigna e alcune correzioni nella parte del versante toscano. Fu iniziata nel 1929, per volere del Duce, che assistette ai primi lavori e che si recò poi altre due volte a visitarli nel 1932 e nel 1935. La lentezza della costruzione si deve prima di tutto all'impossibilità di concentrare in queste montagne folle di operai; poi alla neve che nella stagione invernale interrompe ogni attività; ed infine all'alto costo della costruzione, che valutato ad un milione per chilometro,

VISIONE DEL RABBI A PREMILCUORE (*Fot. Dott. M. Rebecchi*)

Con le altre valli e soprattutto con la Toscana non ha che scomode comunicazioni montane o addirittura aspre mulattiere ed impervì sentieri.

La nuova strada in costruzione aprirà uno sbocco verso la Toscana e costituirà anche la più breve e più comoda da Firenze a Forlì. Essa segue, serpeggiando con lievissima pendenza, l'alta valle del Rabbi fino alla località denominata « Le Valli » (534 m.). Qui entra in un affluente di sinistra, l'Acquasalsa, e passa sotto Castel dell'Alpe alla quota di circa 600 metri. È questa la parrocchia più alta della Diocesi di Modigliana, e fu già feudo importante dei conti Guidi. La strada prende poi quota lentamente, entrando nella vallata secondaria del

LA CASCATA DELLA SEGA LUNGO LA NUOVA STRADA PREMILCUORE-CAVALLINO (*Fot. Dott. M. Rebecchi*)

consiglia di scaglionare la spesa in diverse annualità. Ma tutto lascia prevedere che entro il prossimo anno questa nuova via di comunicazione sarà aperta al traffico, venendo a costituire un'utile e grandiosa realizzazione del Fascismo.

L'altra nuova strada incomincia all'antichissima Pieve romanica di Premilcuore, che adesso la Regia Sovrintendenza all'Arte medievale dell'Emilia e della Romagna sta restituendo al primitivo splendore e che insieme con la Pieve di San Cassiano in Pennino, nella stessa valle, presso le tombe dei genitori del Duce, rappresenterà una duplice documentazione della nobiltà di questi luoghi.

Premilcuore è uno dei più caratteristici, graziosi e pittoreschi paesi dell'alta Romagna. Fu castello importante della Repubblica Fiorentina ed è ancor dominato da una svelta torre merlata, che il popolo chiama col nome di Galeazzo Visconti. Questo paese, dove abita la maggior parte dell'anno la sorella del Duce, signora Edvige Mussolini-Mancini, fata benefica del luogo, comunica adesso col resto del mondo per la sola strada che scende, lungo il Rabbi, fino a Forlì ed attraversa Predappio Nuova.

Forcone; passa fra pittoresche gole, tutte verdi di castagni, di carpini e di faggi, in una regione ricchissima d'acque e di piante, che ha sempre per sfondo l'imponente massiccio del Falterona (m. 1654); sale al passo del Forcone sul displuvio appenninico (850 m.); costeggia con una lenta discesa il Poggio degli Orticai, la cui vetta è a 1093 metri sul mare; procede quasi parallela alla strada che dal Falterona e da Castagno scende a S. Godenzo; ed infine si innesta, in località Cavallino (700 m.), alla strada nazionale che da Firenze sale al passo del Muraglione.

L'ALTA VALLE DEL RABBI CON LA NUOVA STRADA PREMILCUORE-CAVALLINO (*Fot. Campana*)

Il nuovo tronco da Premilcuore al Cavallino ha una lunghezza totale di 15 chilometri, di cui 6 circa sono già costruiti e altri due sono tracciati. Anche per questa strada si devono superare le stesse difficoltà che per la Santa Sofia-Stia. Si prevede che l'intero tronco potrà essere aperto al traffico fra un paio di anni. Esso valorizzerà una vastissima e ridente zona boschiva, che era quasi abbandonata; ma soprattutto costituirà la linea più frequentata per il transito di

RICHARD-GINORI
PORCELLANE E TERRAGLIE • CERAMICHE ARTISTICHE • MAIOLICHE
SOCIETÀ CERAMICA
RICHARD - GINORI
SEDE CENTRALE: MILANO
NEGOZI PRINCIPALI:
MILANO - Corso del Littorio, 1 - Via Dante, 13
TORINO - Via Roma, 15 - Via XX Settembre, 71
GENOVA - Via XX Settembre, 3 nero - Corso Buenos Ayres 170 - 172 r. - BOLOGNA - Via Rizzoli, 10 - FIRENZE - Via Rondinelli, 7
ROMA - Via del Tritone, 177 - Via A Depretis, 45
NAPOLI - Via Roma, 211 - CAGLIARI - Largo Carlo Felice, 24 - SASSARI - Piazza Azuni

TAGLIO DI ROCCIA SULLA PREMILCUORE-CAVALLINO (Fot. Campana)

coloro che dalla Toscana vogliono recarsi a visitare i luoghi mussoliniani: e questo dice dell'importanza che la nuova arteria assumerà fin dalla sua apertura.

MICHELE CAMPANA.

L'organizzazione alberghiera in A. O. I.

Nel rendere conto della costituzione delle due società — la *Società Immobiliare Alberghi A. O. I.* e la *Società Gestione Alberghi A. O. I.* — che dovranno creare e far vivere in A. O. I. una prima attrezzatura alberghiera essenziale, l'« Impero Italiano » così espone le condizioni e le necessità dell'organizzazione recettiva nel vasto territorio dell'Impero:

« Possiamo immaginare che occorreranno molti alberghi di diversa attrezzatura. L'albergo di 100 camere con acqua corrente, con bagni, saloni per feste, cucina per un pubblico internazionale, tennis, auto alla stazione e magari il telefono in camera, varrà soltanto per la capitale dove ben presto affluiranno i turisti di tutto il mondo, ma non per Gambela o Giggiga. Avremo così diverse categorie di alberghi a seconda della località dove verranno costruiti, a seconda della clientela che dovrà frequentarli e dello scopo che dovranno assumere. A parte ciò, non si deve trascurare il fatto che, come Darjeling è il luogo di cura e villeggiatura dei funzionari britannici, così anche per i nostri funzionari occorreranno ben presto degli alberghi per il loro riposo, nei luoghi dove l'abbondanza delle fonti termali e la salubrità del clima lo consentiranno.

Anche in A. O. vi dovrà essere l'albergo per la clientela di lusso (e questa non mancherà perchè l'Etiopia sarà un potente richiamo per il turista internazionale al quale essa era sino ad ora preclusa); vi dovrà essere l'albergo per il viaggiatore di commercio, per l'ingegnere, per la famiglia in transito o in attesa di sistemazione; per il pernottante che arriva alla sera con l'automezzo per ripartire all'alba; l'albergo che potrà offrire a

materna Alpe
mi donò il respiro...
IL PROFUMO
dei
TEMPI NUOVI
BOUQUET DI LAVANDA
SOFFIENTINI
· MILANO ·

tutti, esclusi naturalmente gli indigeni, quel conforto di marca prettamente italiana che oggi invano si cerca.

Considerando per gli alberghi costruendi una divisione in categorie, dovremo avere: alberghi di prima e di seconda categoria, alberghi di tappa di prima e di seconda categoria e case con funzioni di alberghetto.

Gli alberghi di prima categoria dovrebbero essere quelli a tipo internazionale e di lusso e di questi per il momento ne basterebbe uno solo e cioè ad Addis Abeba.

Di seconda categoria e cioè senza lusso, ma con tutte le comodità, con almeno 50 letti, ristorante, garage attrezzato per le piccole riparazioni con tettoia per gli autoveicoli commerciali e turistici in transito, telefono, bagni, impianto acqua e ghiacciaia, dovrebbero sorgere uno per ogni centro oltre ad un paio o tre nella capitale. Quindi ce ne vorranno almeno una ventina.

Alberghi di tappa di prima categoria dovranno essere costruiti lungo le grandi strade, ai bivii importanti, nei centri dell'Amhara e dei Galla Sidamo, presso le stazioni della ferrovia, nei porti di scalo delle linee aeree, nei posti di tappa lungo le piste verso la Somalia, nei capoluoghi di regioni, ecc., e qui ce ne vorrebbero almeno una trentina, ognuno con almeno venti letti, servizio di mensa, garage, telefono, impianto d'acqua potabile, ghiacciaia.

Gli alberghi di tappa di seconda categoria dovrebbero essere sul tipo delle nostre locande provinciali, con dieci letti, una buona cucina tipo famiglia, acqua potabile e garage e con annessa vendita di generi di privativa. Di questi ce ne vorrebbero una cinquantina almeno.

Gli alberghetti che potranno avere due o tre camere per forestieri saranno dislocati nelle località di traffico meno intenso, lungo le piste interne e la periferia verso il Kenia ed il Sudan. Essi saranno i punti base per le spedizioni di caccia grossa, di ricerche scientifiche. E di questi ne occorrerà un centinaio.

Tutti gli alberghi dell'A. O. I. dovranno essere diretti da Italiani, si capisce, e da personale di sala e di cucina in prevalenza femminile e giovane allo scopo di creare attorno ad essi, grandi e piccoli che sieno, tante oasi di italianità operante e dar luogo così ad una necessaria immigrazione femminile che qui troverà il suo più naturale adattamento ».

La funivia Bolzano-S. Genesio.

Bolzano è stata congiunta, a mezzo di una nuova funivia, con uno degli altipiani più interessanti, dal punto di vista turistico e sportivo, che la circondano. La nuova funivia di S. Genesio, che sarà aperta prossimamente al pubblico, congiungerà col breve percorso di soli 12 minuti la città all'imponente massiccio dell'altipiano del Salto, soggiorno incantevole di villeggiatura fra boschi e pascoli, punto di partenza per escursioni montane, e località particolarmente favorevole per l'organizzazione degli sport invernali. Si può dire che ogni stagione, creando una nuova ragione di interesse alla regione alpestre raggiunta dalla funivia, assicurerà a questa una numerosa e continua clientela, e in definitiva un risultato finanziario soddisfacente, e tale da poter dimostrare come simili imprese di attrezzatura turistica riescano rimunerative, quando siano attuate con giusto criterio di opportunità.

L'attività degli Uffici Viaggi-Turismo e Navigazione disciplinata da un Decreto Legge.

La *Gazzetta Ufficiale* del 30 giugno u. s. ha pubblicato il Decreto Legge 25 novembre 1936 che disciplina l'attività delle Agenzie di Viaggi. Riassumendo le disposizioni che possono offrire un maggiore interesse per il pubblico, notiamo:

Le aziende che, disponendo di una organizzazione adeguata, prestano mediante compenso l'assistenza turistica ai viaggiatori, sono distinte in tre categorie:

Uffici viaggi e turismo: che svolgono tutte o gran parte delle seguenti attività: vendita di biglietti per qualsiasi mezzo di trasporto terrestre o di navigazione interna, sia nazionale che estero; prenotazione di posti nelle carrozze ferroviarie e in ogni altro mezzo di trasporto; vendita di biglietti di passaggio e di cabine per conto di imprese nazionali od estere di navigazione marittima; vendita di biglietti di trasporto per linee nazionali od estere di navigazione aerea; organizzazione di viaggi isolati od in comitive e di crociere con o senza servizi accessori di soggiorno; organizzazione di escursioni e noleggio di autovetture; spedizione e ritiro di bagagli per conto dei propri clienti; emissioni di propri ordinativi per alberghi e vendita di buoni d'albergo emessi da organizzazioni nazionali od estere; rilascio e pagamento di assegni turistici e circolari per viaggiatori, o di lettere di credito, in quanto attinenti a servizî turistici; rilascio di polizze di assicurazione contro infortuni di viaggio; informazioni di ogni genere in materia turistica; diffusione gratuita di materiale turistico di propaganda e vendita di guide, orari, ecc.; speciali prestazioni di interesse turistico, anche se indiretto; assistenza in genere ai clienti.

Uffici turistici: che fra le attività elencate sopra ne svolgono soltanto alcune e con carattere recettivo e locale, purchè non facciano vendita di biglietti per trasporti terrestri, marittimi ed aerei.

Uffici di navigazione: che limitano la loro attività a fornire informazioni e biglietti di passaggio per i servizî di navigazione interna, marittima ed aerea.

Le aziende considerate sono tenute a munirsi della licenza di P. S. il cui rilascio è subordinato al nulla-osta del Ministero della Cultura Popolare, che deve accertare l'idoneità tecnica del richiedente o del dirigente l'azienda, ed approvare la denominazione che l'azienda crede di adottare.

Le aziende estere possono ottenere la licenza soltanto se i loro legali rappresentanti abbiano la cittadinanza italiana. Quando esista trattamento di reciprocità fra le Nazioni, potrà essere concessa la licenza d'esercizio anche a ditte straniere rappresentate in Italia da cittadini stranieri. Le aziende nazionali ed estere che attualmente godono dell'esenzione dall'obbligo della licenza di P. S. possono nell'intervallo di 6 mesi dall'entrata in vigore del Decreto, chiedere una proroga del beneficio, la quale potrà essere concessa per un periodo massimo di 4 anni.

Entro dieci giorni dalla data di comunicazione della concessione della licenza d'esercizio, il titolare dovrà versare alla Cassa Depositi e Prestiti una cauzione in titoli di rendita pubblica nella misura che verrà determinata dal Ministero dell'Interno, fra un minimo di L. 5000 ed un massimo di L. 50.000, salve le disposizioni vigenti per i depositi cauzionali derivanti dalla concessione di biglietteria delle FF. SS. All'obbligo di prestare cauzione non sono tenute le aziende esonerate dall'obbligo della licenza.

Il Ministero della Cultura Popolare esercita le funzioni di vigilanza e di controllo sugli uffici viaggi e turismo, sugli uffici turistici e sugli uffici di navigazione, con riferimento speciale all'attrezzatura, ai servizi e alle tariffe praticate. I viaggi in comitiva a carattere turistico e le crociere dovranno ottenere l'approvazione del Mini-

stero della Cultura Popolare. Di tale approvazione dovrà essere fatta menzione sugli stampati pubblicitari relativi, i quali dovranno contenere la precisa indicazione dell'itinerario, del prezzo, dei servizi offerti, dei termini di iscrizione e di rinuncia, delle condizioni [di rimborso in caso di mancata partecipazione. Le rappresentanze di ferrovie estere e gli uffici di propaganda turistica di Nazioni straniere sono soggetti alla vigilanza ed al controllo del Ministero della Cultura Popolare, a quale spetta di concedere le nuove autorizzazioni, dopo sentito il parere del Ministero degli Affari Esteri, dell'Interno e delle Comunicazioni.

Ai Comitati od Enti promotori di movimento di masse è fatto divieto di svolgere attività proprie degli uffici di viaggio, se non per il tramite di aziende autorizzate. Potranno essere consentite deroghe dal Ministero della Cultura Popolare per l'organizzazione di viaggi o gite occasionali con carattere patriottico, religioso o culturale senza scopi speculativi.

Un elenco di tutte le aziende autorizzate sarà istituito presso il Ministero della Cultura Popolare, e un estratto sarà pubblicato nel Foglio degli annunci legali di ogni Provincia, per la parte che riguarda la provincia stessa, e chiunque vi abbia interesse, potrà farvi opposizione nei 30 giorni successivi, mediante ricorso al Ministero che deciderà definitivamente. L'elenco definitivo sarà poi pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno. L'assistenza turistica nelle stazioni ferroviarie e negli scali marittimi, compresa l'attività che si svolge a bordo dei piroscafi in arrivo, senza distinzione di bandiera, deve essere affidata agli uffici viaggi e turismo nazionali. Deroghe potranno essere consentite dal Ministero della Cultura Popolare soltanto per uffici stranieri appartenenti a Nazioni con le quali esistano accordi di reciprocità per le organizzazioni turistiche italiane. Non sono soggette alla disciplina del Decreto le aziende che si occupano esclusivamente della vendita dei biglietti delle FF. SS. Le norme del Decreto non si applicano alle aziende esercenti servizi pubblici di trasporto in concessione, nè agli uffici delle compagnie italiane di navigazione marittima, se gestiti direttamente o con proprio personale stipendiato o a contratto, la cui attività turistica sia limitata esclusivamente ai servizi medesimi o sia connessa al funzionamento dei trasporti marittimi.

Censimento degli alloggi di villeggiatura nella provincia di Torino.

La *Gazzetta del Popolo* dà notizia di una interessante iniziativa assunta dall'Ente Provinciale per il Turismo di Torino nell'intento di facilitare agli abitanti della città la scelta della villeggiatura sui colli e sui monti del territorio circostante. Anzitutto ha fatto il censimento delle disponibilità di alloggio, pubblicandone i risultati in un elenco, nel quale sono indicate le comodità e i servizî che ciascun paese può offrire al villeggiante, nonchè le caratteristiche degli alloggi offerti e il relativo prezzo. Ne è risultato un elenco di 2059 alloggi, con prezzi che variano dalle 50 alle 400 lire per camera. In molte zone è segnalata anche la possibilità di campeggi e di autocampeggi. Lo stesso Ente, allo scopo di dare impulso al movimento turistico verso i più interessanti centri della provincia e nell'intento di favorire la ricerca dei luoghi adatti alla villeggiatura estiva, sta organizzando una serie di gite in torpedone, che hanno appunto per meta le località che si prestano al soggiorno estivo e che meritano di essere conosciute e visitate dal turista. Nei varî centri, all'arrivo dei torpedoni, vi saranno i locatori degli appartamenti del luogo, in modo che sia possibile ed agevole al villeggiante prendere gli opportuni accordi ed eventualmente concludere il contratto. Mèta di tali gite sono le vallate del Pellice, Germinasca, Chisone, Susa, Bardonecchia, Moncenisio, le tre Valli di Lanzo e infine i più interessanti centri della collina torinese.

L'AUTORADIO
111714

Ciò che molti non sanno...

I Municipi delle principali città d'Italia riassumono mensilmente o trimestralmente molte notizie in quadri statistici accurati; assai interessanti, fra le altre, le notizie sulla salute pubblica e sulle cause di decessi: le polmoniti, le bronchiti, le pleuriti, la tubercolosi polmonare, insomma le affezioni dell'apparato respiratorio risultano essere la minaccia di gran lunga più importante alla salute e alla vita della gente.

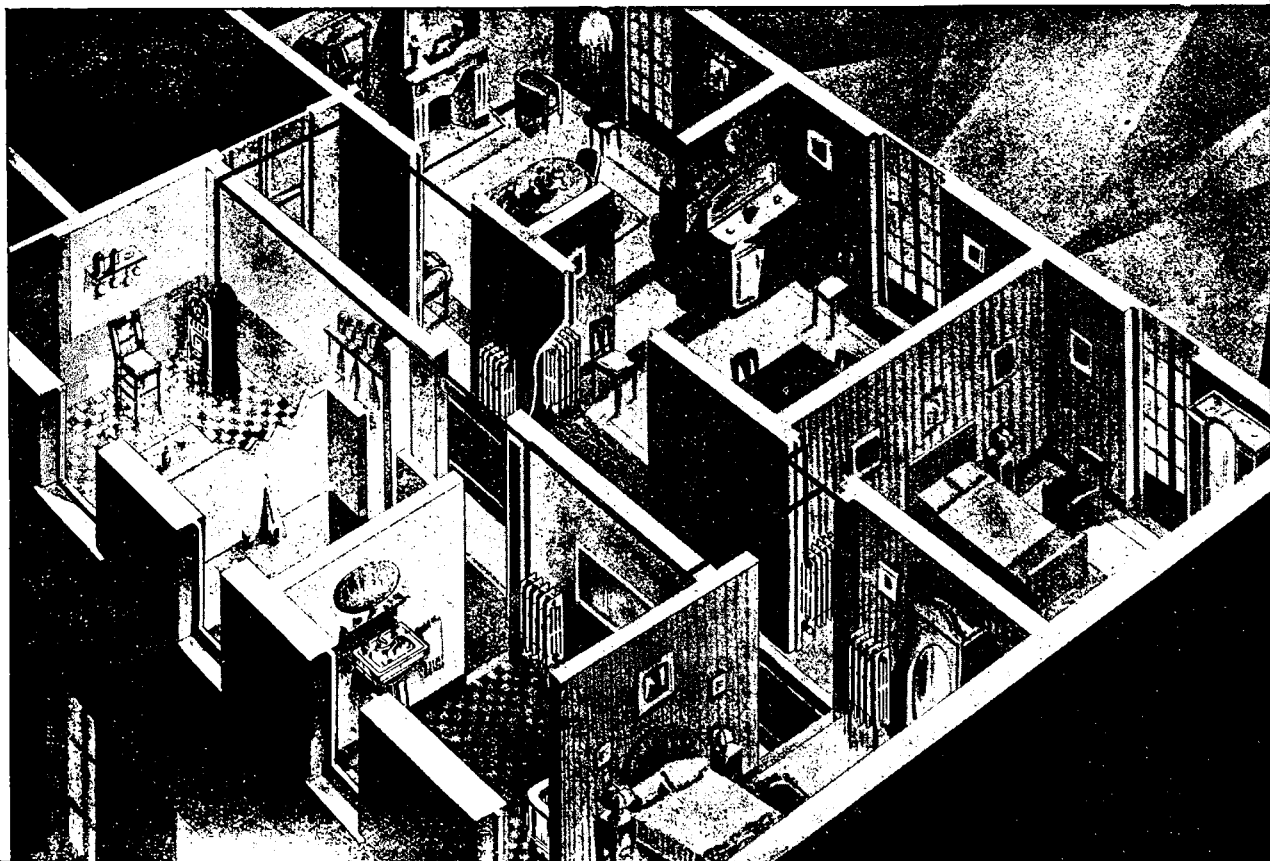
Non c'è dubbio che la spinta iniziale a così terribili affezioni si trovi nei passaggi senza difesa dal caldo al freddo, nelle perfrigerazioni successive al sudore per istintivo scoprirsi durante il sonno, nella esposizione ad aria corrente che filtri attraverso spiragli, e simili; fatti che prima di originare malattie, sono disagio e sofferenza. Una distribuzione uniforme delle temperature nella casa, ad un livello non eccessivo, elimina quasi del tutto le cause sopra accennate, anche perchè consente di tenere vestimenta e coperte di costante ed uguale efficacia per tutta la stagione.

Dunque è sopratutto problema di riscaldamento.

Ma qual'è il migliore sistema di riscaldamento?

In qualche rivista o settimanale è apparsa talvolta notizia di «nuovi» sistemi, che sono piuttosto vecchi sistemi dimenticati, ed oggi presentati con vernice di novità; e non c'è da dubitare che molti si siano affaticati e si affatichino tuttora a cercare qualcosa che sia veramente nuovo.

Ma nulla si è trovato che valga a sostituire il riscaldamento ad acqua calda mediante radiatori in ghisa; grande e modesto ritrovato del secolo scorso; dal quale ingegneri, architetti e specialisti non si staccano, e si crede che non si staccheranno ancora per un pezzo; dal quale gran parte dell'umanità civile ha già tratto vantaggi incalcolabili di salute, di comodità, di efficienza nel lavoro, di longevità.

Ciò che molti non sanno è quanto poco costi l'impianto di riscaldamento a radiatori: un Ingegnere, autorevole specializzato in case popolari, ha dichiarato che il costo di tale impianto, in numerose costruzioni popolari da lui fatte eseguire, si è aggirato fra il 3 % e il 4 % del costo dell'intera costruzione finita. Se si passa agli impiantini autonomi, si trova che uno di essi, comprendente 3 radiatori e la caldaietta, costa meno di una moto leggera, poco più di una buona macchina fotografica, poco più di un apparecchio radio a cinque valvole, poco più del vestito nuovo a tutti i componenti della famiglia: papà, mamma e due figli. Si può osservare che la moto, la radio, e specialmente i vestiti hanno vita breve, mentre l'impianto a radiatori in ghisa durerà almeno per un paio di generazioni; con spesa di esercizio particolarmente bassa, come si può apprendere dalle pubblicazioni sul riscaldamento «Ideal Neo-Classic» della Società Nazionale dei Radiatori (Milano - Via Ampère, 102).

COMUNICAZIONI

Riduzioni in occasione di fiere campionarie internazionali.

Nei mesi di agosto e di settembre si tengono all'estero varie fiere internazionali. Le nostre Ferrovie dello Stato, oltre alle solite facilitazioni per gli espositori, accorderanno sui loro percorsi la riduzione del 30 % per i viaggi di andata-ritorno dei visitatori sino alle stazioni di confine: questi biglietti avranno la validità di 20 giorni. È prescritto, perchè il biglietto sia valido per il ritorno, l'apposizione del timbro del Comitato: l'apposizione sarà fatta gratuitamente.

La riduzione è accordata per le seguenti fiere:

a) Fiera Campionaria Internazionale di Lubiana (transiti Tarvisio, Piedicolle, Postumia e Fiume) dal 28 agosto all'11 settembre;

b) Fiera di Zagabria (transiti come sopra) dal 10 agosto al 5 settembre;

c) Fiera di Praga (transiti Brennero, S. Candido, Tarvisio, Piedicolle e Postumia) dal 25 agosto all'11 settembre;

d) Fiera di Vienna (transiti come sopra) dal 29 agosto all'11 settembre;

e) Fiera Orientale Internazionale di Leopoli (transiti Tarvisio e Postumia) dal 26 agosto al 15 settembre;

f) Fiera Campionaria Internazionale di Salonicco (Tessalonica) (transiti Trieste, Brindisi, Postumia e Fiume) dal 29 agosto al 25 settembre.

Trasporto di comitive in servizio diretto italo-germanico, via Svizzera e via Austria.

In questo servizio sono interessate, per i percorsi che possono essere compresi negli itinerari dei biglietti, oltre le Ferrovie Italiane dello Stato, anche altre imprese di trasporto. Le riduzioni accordate per le comitive di almeno *otto* persone nei viaggi in provenienza dalla Germania sono del

70 % sulle Ferrovie Italiane dello Stato,
75 % sulla Società di Navigazione del lago di Garda,
50 % sulla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie,
50 % sulla Società anonima Ferrovie dell'Alta Valtellina.

È concesso inoltre il viaggio gratuito ai conduttori di comitive viaggianti con i treni ordinari nella seguente misura:

1 conduttore per comitive composte almeno di 15 persone;
2 conduttori per comitive composte almeno di 51 persone;
3 conduttori per comitive composte almeno di 101 persone.

Servizio tra le Ferrovie dello Stato e la Ferrovia Cancello-Benevento.

La Ferrovia Cancello-Benevento effettua attualmente il servizio viaggiatori e bagagli sulle proprie linee, nonchè sul tratto Cancello-Napoli per conto delle Ferrovie dello Stato, con automotrici e treni a vapore classificati accelerati, portanti posti di 2ª e 3ª classe. Inoltre essa ha ridotto del 30 % i prezzi della tariffa ordinaria per i biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno.

Nei treni suddetti sono ammessi, fra Cancello e Napoli, anche i viaggiatori da o per Napoli muniti di biglietti in servizio interno delle Ferrovie dello Stato interessanti comunque, sia pure per effetto di deviazione, il percorso Cancello-Napoli.

È ammesso il rilascio di abbonamenti ordinari, per studenti e per impiegati dello Stato, da o per Napoli in servizio cumulativo con la Ferrovia Cancello-Benevento.

Le ferrovie francesi hanno aumentato i prezzi dei trasporti viaggiatori.

In seguito alla svalutazione del franco e per ragioni di bilancio, le grandi ferrovie francesi, a datare dal 20 luglio scorso, hanno aumentato i prezzi delle tariffe viaggiatori: del 15 % per la 1ª classe, del 20 % per la 2ª, del 25 % per la 3ª classe. Tenuto conto dell'ingente quantità di viaggiatori della classe inferiore, le amministrazioni ferroviarie si ripromettono un notevole aumento di introiti. Non è possibile un preciso confronto tra le tariffe italiane e quelle francesi, perchè noi abbiamo adottato da tempo il sistema differenziale, mentre le ferrovie francesi conservano tuttora l'antiquato sistema delle tariffe a base costante, in cui il prezzo di viaggio risulta direttamente proporzionale alla distanza. Limitandoci tuttavia ad un certo confronto per la classe inferiore, che è quella che più interessa, risulta che le tariffe francesi conservano fino ai 350 km. (cioè per le brevi distanze) un certo vantaggio sulle tariffe italiane, ma oltre tale limite la situazione cambia diventando più vantaggiose le nostre tariffe: questo ultimo vantaggio va sempre più aumentando in conseguenza appunto del nostro sistema differenziale. Questi confronti, notisi, sono fatti tenendo presente le tariffe ordinarie, perchè se si dovesse tenere conto delle numerose e svariate forme di facilitazioni, adottate nel nostro Paese, di cui fruisce la generalità del pubblico e che non sono superate da nessun altro in Europa, la situazione nostra di vantaggio si rivelerebbe decisamente anche per le piccole e medie distanze.

Nuovi prezzi per i biglietti turistici di libera circolazione in Italia.

A seguito delle nuove quotazioni del franco francese i prezzi per i biglietti turistici, da versarsi in franchi francesi dagli acquirenti, sono stati stabiliti come segue:

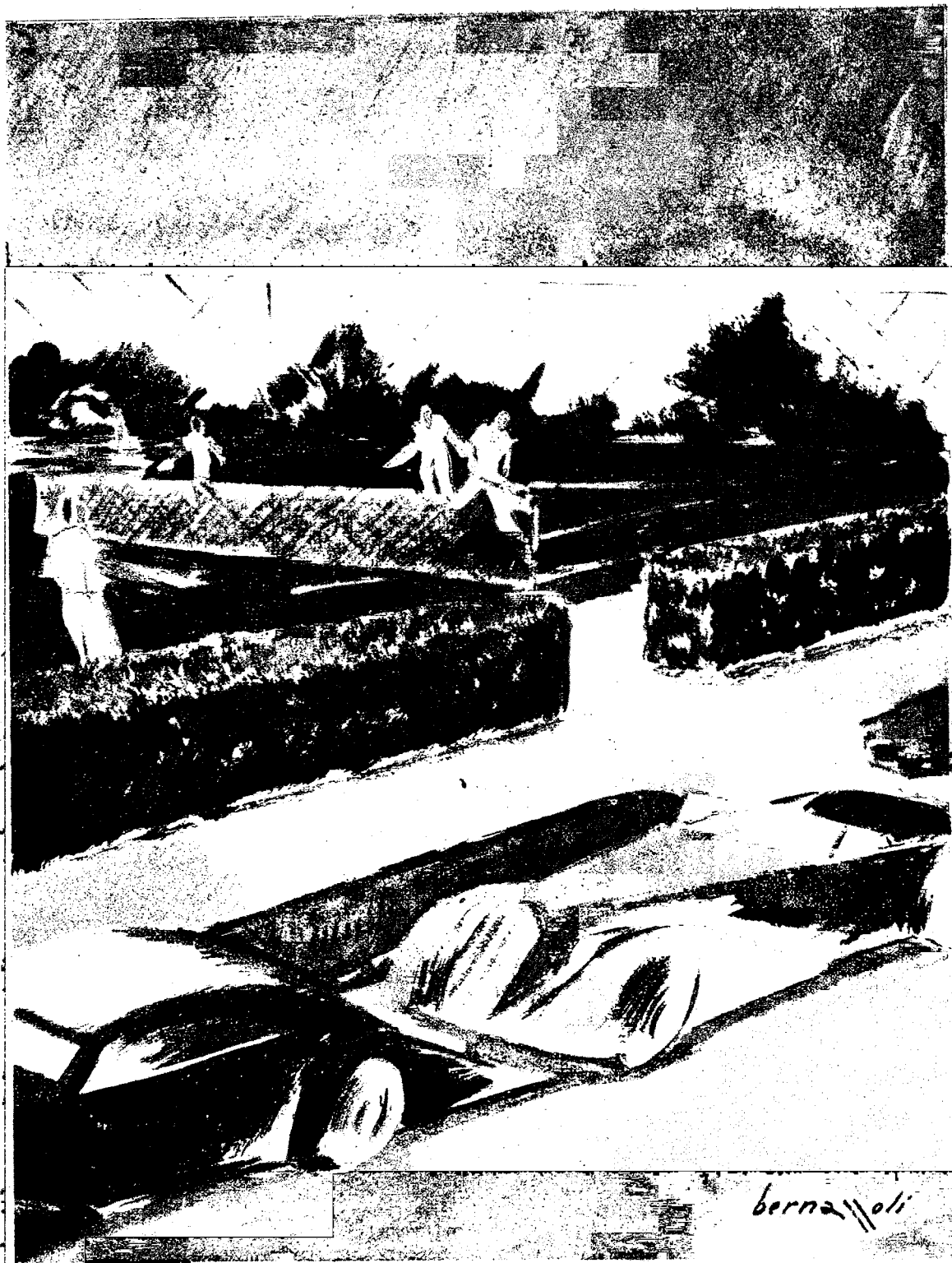
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
per i biglietti validi 6 giorni:	360	250	150
» » 15 »	775	335	300
» » 30 »	1340	925	535

Il movimento dei viaggiatori durante le feste per l'incoronazione in Inghilterra.

Durante la settimana dell'incoronazione il numero dei viaggiatori trasportati dalle linee ferroviarie del London Passenger Transport Board è stato di più di 20 milioni, ossia circa 3 milioni al giorno. Su alcune linee i treni hanno circolato tutta la notte dall'11 al 12 maggio: è la prima volta che si produce un tale fatto. La circolazione durante la notte ha permesso di evitare l'imbottigliamento delle linee al mattino, già verificatosi in precedenza per circostanze analoghe. Gli effettivi del personale sono stati aumentati di un migliaio di agenti, presi per l'occasione in gran parte dai pensionati.

Delle grandi reti è la Southern Railway che ha dovuto far fronte al traffico più intenso, e ciò sia perchè questa Compagnia serve molto i sobborghi di Londra, sia perchè serve principalmente le comunicazioni con il continente.

bern

bernazzoli

ALI NEL CIELO

Nuovi primati all'Ala fascista.

Nel luglio scorso un apparecchio terrestre trimotore Savoia Marchetti S 79, munito di motori Piaggio P XI R. C. 40, pilotato dal ten. colonnello Attilio Biseo e dal tenente Bruno Mussolini, partiva dall'aeroporto di Montecelio per migliorare il primato internazionale di velocità su 1000 chilometri, con 2000 chilogrammi di carico commerciale, già tenuto dall'Italia.

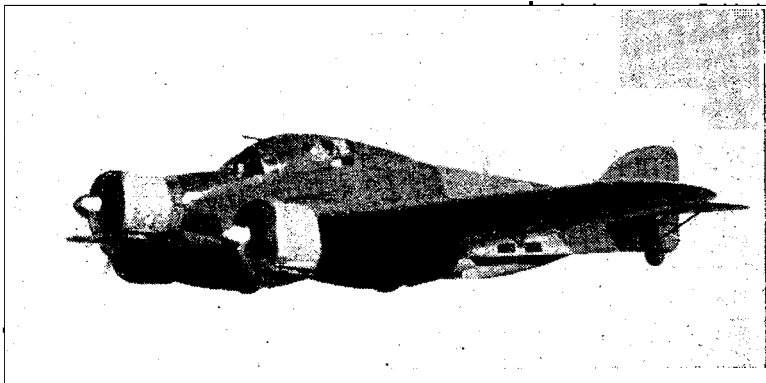
Il volo si è svolto sul circuito chiuso avente i capisaldi nelle seguenti località: Fiumicino-Antignano (Livorno)-Rovine di Ansedonia (Orbetello). Il percorso è stato effettuato in ore 2 21' 38" 1/5, alla velocità di km./h. 423,618.

Il miglioramento del primato di velocità su km. 1000, con kg. 2000 di carico, comporta nello stesso tempo quello dei primati di velocità sullo stesso percorso con kg. 500 e 1000 di carico commerciale.

Il precedente primato conquistato con apparecchio S 79, motori Alfa Romeo, alla media di km./h. 390,371, è stato così superato di km. 33,247.

L'apparecchio S 79 — in dotazione ai reparti da bombardamento dell'Aviazione italiana fin dal 1936 — è di ideazione e costruzione nazionale in ogni particolare, compresi i motori e gli strumenti di bordo.

Le basi aeree di Addis Abeba e di Dessiè.

Nel giugno scorso sono entrate in esercizio le piste di atterraggio delle basi aeree di Addis Abeba e di Dessiè.

TRIMOTORE SAVOIA MARCHETTI S 79 MOTORI PIAGGIO P XI R. C.

I lavori per la sistemazione di dette piste — la cui imponenza è testimoniata dai dati che riferiamo — sono stati condotti a termine in meno di sei mesi, malgrado le numerose e gravi difficoltà dovute ai trasporti ed alle condizioni meteorologiche.

Si tratta in totale di oltre 450.000 metri quadrati tra piste e piazzali, equivalenti ad oltre 100 chilometri di strada ordinaria, la costruzione dei quali ha chiesto 200.000 metri cubi di scavo, nonchè la cavatura di oltre mc. 250.000 di pietrame.

Sono state complessivamente impiegate 300.000 giornate di mano d'opera nazionale e 450.000 di mano d'opera indigena; utilizzate ingentissime quantità di macchinari e di mezzi d'opera, tra cui 12 grossi frantoi, 18 compressori stradali, 100 autocarri, ecc.

Intensificazione del traffico sulla linea dell'Impero.

Dalla seconda quindicina del luglio scorso, l'« Ala Littoria » ha portato da tre a quattro le corse settimanali sulla linea dell'Impero da Roma ad Addis Abeba e viceversa.

Le partenze dal'a Capitale avranno così luogo ogni lunedì, martedì, giovedì e sabato. Quelle da Addis Abeba ogni lunedì, mercoledì, venerdì e sabato.

L'intensificarsi della frequenza delle partenze sulla linea imperiale indica chiaramente che il traffico aereo fra l'Italia e l'Impero è in continuo aumento e che la nostra aviazione civile è perfettamente attrezzata a soddisfare le crescenti esigenze del traffico.

Per l'ampliamento della rete aerea nell'Impero.

Sono allo studio nuovi progetti per l'ampliamento della rete aerea nell'Africa Orientale Italiana. Alla fine della stagione delle piogge sarebbe aperta all'esercizio una nuova linea collegante Asmara ad Addis Abeba, con scali a Gondar e a Debra Marcos. Un'altra linea di nuova istituzione servirebbe il territorio del Governo dei Galla Sidamo.

Servizio aereo Roma-Cagliari.

Nel luglio scorso è stato inaugurato il servizio aereo Roma-Sassari-Cagliari gestito dall'« Ala Littoria ».

La nuova linea, che viene ad assumere particolare importanza per la valorizzazione della Sardegna, è esercita con il seguente orario:

— lunedì, mercoledì, venerdì: Roma p. ore 14,10; Porto Conte (Sassari) a. ore 16,10; Porto Conte p. ore 16,35; Cagliari a. ore 18;

— martedì, giovedì, sabato: Cagliari p. ore 6,45; Porto Conte a. ore 8,10; Porto Conte p. ore 8,35; Roma a. ore 10,35.

Le tariffe sono: Roma-Porto Conte L. 170; Porto Conte-Cagliari L. 90; Roma-Porto Conte-Cagliari L. 240.

Linea aerea Genova-Cagliari-Tunisi.

È allo studio l'istituzione di una nuova linea aerea, che dovrà seguire la rotta Genova-Sassari-Cagliari-Tunisi. La linea avrà collegamenti tanto col servizio Cagliari-Sassari-Roma, recentemente inaugurato, quanto con le linee che fanno scalo nella Capitale della Tunisia, tra cui quella che effettua il collegamento aereo con Tripoli.

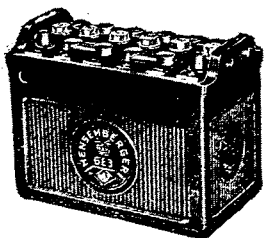
Una squadriglia italiana a Lima per le onoranze a Chavez.

Nel mese di settembre il Perù commemorerà il pioniere di aviazione Giorgio Chavez, primo trasvolatore delle Alpi, caduto a Domodossola il 23 settembre 1910.

L'Aeronautica italiana renderà omaggio al pioniere peruviano inviando a Lima, in occasione della inaugurazione del monumento innalzato alla sua memoria, una squadriglia di apparecchi da caccia.

Il II Salone Internazionale Aeronautico.

Si vanno intensificando e concretando in tangibili risultati i lavori di organizzazione del II Salone Inter-

nazionale Aeronautico, che avrà luogo dal 2 al 17 ottobre nel Palazzo dello Sport, alla Fiera di Milano. Importanti trattative sono in corso con numerosi Stati, per cui è dato prevedere una notevole partecipazione straniera alla rassegna tecnica dell'aeronautica moderna.

Dopo trattative svoltesi in un'atmosfera di amichevole simpatia, è stato raggiunto l'accordo per il quale la Germania sarà presente, con una imponente mostra, alla manifestazione. La partecipazione tedesca, infatti, occuperà complessivamente un'area di 1725 metri quadrati.

L'esposizione comprenderà i più moderni aeromobili militari e civili, nonchè numerosi apparecchi da turismo. Particolarmente interessante sarà anche la mostra degli strumenti, che abbraccerà tutta la complessa gamma degli apparecchi di bordo, di rotta, ecc.

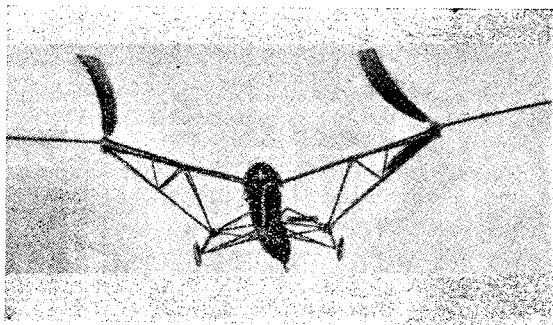
L'ELICOTTERO « FW 61 »

Il mito di Icaro verso la realtà?

Sull'aeroporto di Meiningen il pilota Heini Hoffmann è riuscito a compiere un bel volo muscolare.

A bordo di un apparecchio speciale, con elica azionata a mezzo di pedaliera, egli ha percorso in volo, ufficialmente controllato, la distanza di metri 712, superando quindi notevolmente il suo primato precedente, che era di metri 427.

I primati di un nuovo elicottero tedesco.

Sull'aeroporto di Brema un elicottero costruito dal Prof. Focke ha battuto tutti i primati internazionali stabiliti per questo tipo di apparecchio. L'elicottero, denominato « FW 61 », ha raggiunto i seguenti risultati: altezza m. 2500 (precedente primato: Francia con m. 158); durata ore 1 29' 49" (Francia ore 1 2' 50"); velocità km./h. 122,553 su km. 20 di percorso (Francia km./h. 44,692); distanza in linea retta km. 16,400 (Italia km. 1,786); distanza con ritorno al punto di partenza km. 80,604 (Francia km. 44).

Apparecchi da turismo in vendita a pezzi staccati.

La casa britannica « Luton Aircraft Ltd. » ha messo in commercio un monoplano monoposto economico, denominato « Minor », con due nuovi sistemi di vendita: il sistema di vendita dei pezzi staccati, ed il sistema di fornire dati e disegni e qualche pezzo essenziale ai dilettanti-costruttori, perchè possano costruirsi da sè la macchina volante.

I progettisti del nuovo apparecchio hanno avuto soprattutto di mira la facilità di costruzione, di montaggio e di manutenzione, che si traducono in altrettanta economia.

Il « Minor » completo, costruito e montato dalla ditta, viene posto sul mercato a 180 sterline (pari al cambio attuale a circa L. 15.500); a pezzi staccati, pronto per essere montatò dall'acquirente, l'apparecchio costa 162 sterline, circa 11.000 lire.

Per aiutare poi coloro che dispongono di una piccola officina, i costruttori forniscono i pezzi del velivolo non finiti, soltanto sgrossati o tracciati, con i disegni costruttivi. In questo caso, l'insieme dei pezzi costa 91 sterline, pari a 8400 lire, motore compreso.

Il « Minor » presentato ad Hanworth ha meravigliato i tecnici per le sue doti di volo. Eccone le principali caratterisiiche:

apertura ali	m.	7,625
lunghezza	m.	5,947
altezza	m.	1,830
superficie portante	mq.	11,50
peso a vuoto	kg.	172
peso totale	kg.	272

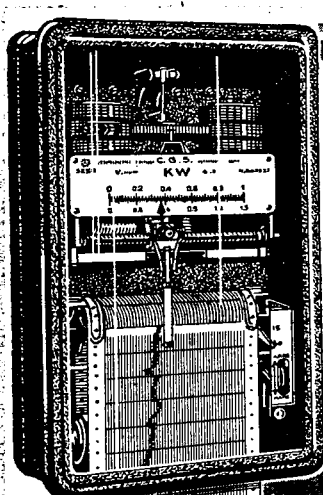
Con un motore Anzani da 34 CV., il prototipo ha rivelato le seguenti caratteristiche di volo:

velocità massima	km./h.	128
velocità di crociera	km./h.	97
autonomia	km.	430
decollo in	m.	75

Avrà fortuna il tentativo inglese? Ad ogni modo, v'è da augurarsi che qualche costruttore italiano attui qualche cosa di simile.

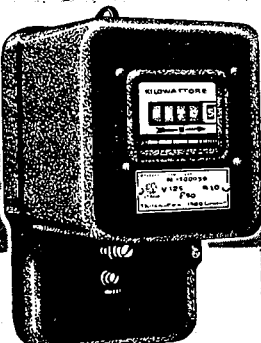
Gigantesco stratosferico in costruzione in Polonia.

Nello stabilimento militare polacco di Siglonowo, presso Varsavia, è in allestimento un gigantesco pallone costruito secondo i piani realizzati a suo tempo dal Prof. Piccard, per una ascensione da effettuarsi in Polonia.

Col nuovo pallone, della capacità di mc. 112 e che dovrà permettere di raggiungere la quota di 30.000 metri, la Polonia si propone di battere il *record* stratosferico detenuto dalla Russia. La data del tentativo non è ancora nota.

I collegamenti aerei dell'U.R.S.S. con l'Europa.

In seguito allo scioglimento della società aerea russo-tedesca « Deruluft » avvenuto lo scorso anno, Mosca possedeva attualmente una sola linea aerea che la collegasse coll'Europa, e precisamente quella che, attraverso Kiew, giunge sino a Praga.

Si annuncia ora la istituzione di un servizio aereo regolare tra Mosca e Stoccolma, esercito in collaborazione tra la società svedese « Aerotransport A. B. » e la « Aeroflot » russa. Il collegamento aereo sarà effettuato in sette ore, e all'arrivo a Stoccolma gli apparecchi faranno coincidenza con il servizio aereo per Londra e Parigi.

A 960 km. orari in picchiata.

Presso Farmingdale un pilota americano avrebbe raggiunto una velocità pressochè fantastica con un apparecchio ad ala bassa di nuovo tipo, le cui caratteristiche vengono finora mantenute strettamente segrete. Nel corso di un volo in picchiata da un'altezza di 5000 metri l'apparecchio avrebbe raggiunto una velocità massima di 960 chilometri orarî, sfruttando a pieno regime il suo motore da 1100 CV. Finora non esiste alcun primato mondiale per il volo verticale, ma l'aver raggiunto una velocità di quasi 1000 chilometri orarî rappresenta una impresa di particolare interesse.

L'organizzazione dei servizi aerei al Kivu.

In seguito ad accordi intercorsi tra il Governo belga e la « Imperial Airways », la regione del lago Kivu sarà prossimamente servita da due linee aeree regolari che la collegheranno con la linea inglese Londra-Città del Capo, assicurando rapide comunicazioni tra l'Europa e la grande provincia orientale del Congo Belga. I lavori per la preparazione dei terreni di atterraggio necessarî procedono alacremente. Poichè anche i lavori per sistemare l'infrastruttura sono a buon punto, il servizio potrà iniziarsi nel prossimo autunno.

Nave-base per i servizî aerei attraverso l'Atlantico.

È entrata in funzione, per i servizi aerei tedeschi attraverso l'Atlantico del Nord, una nuova nave-base denominata « Friesenland ». La nuova unità, lunga m. 138 e larga 16, è munita di due motori Diesel da 2500 CV. ciascuno, i quali forniscono l'energia elettrica per l'officina e per il dispositivo di compressione della catapulta. Questa può lanciare idrovolanti dal peso di 18 tonnellate in 1,8 secondi anche con mare cattivo.

Isole galleggianti nel Nord Atlantico.

Un ingegnere australiano ha progettato la costruzione di due isole galleggianti tra l'Irlanda e il Canadà, alla distanza di 1000 chilometri l'una dall'altra, per la linea aerea del Nord Atlantico. Queste isole non saranno ancorate, ma saranno munite di 12 motori per poter essere manovrate. In Inghilterra questo progetto ha risvegliato la più grande attenzione, perchè si desidera poter sorvolare in servizio regolare il Nord Atlantico tra l'Irlanda ed il Canadà, senza dover passare su territori stranieri. Il costo di una tale isola sarebbe calcolato a 3.000.000 di sterline.

Primati.

Nel giugno scorso il tenente della R.A.F., M. J. Adams, pilotando un aeroplano « Bristol 138 », ha raggiunto la quota di metri 16.440, stabilendo il nuovo primato internazionale di altezza della classe C. Aeroplano e motore sono di tipo speciale costruiti esclusivamente per voli sperimentali d'alta quota e non sono riprodotti in serie.

L'apparecchio sovietico « Ant 25 » ha recentemente battuto il primato mondiale di distanza in linea retta volando da Mosca a San Jacinto, località a cento miglia a oriente di Los Angeles ed a cinquecento da San Francisco, coprendo la distanza di km. 10.860. Il primato precedente apparteneva agli aviatori francesi Codos e Rossi con km. 9.104.

Durante le gare internazionali di volo a vela, che hanno avuto recentemente luogo sulla Rhön, l'aviatrice Anna Reitsch, su apparecchio « Reiher », ha volato dalla Wasserkuppe all'aeroporto di Amburgo, coprendo km. 350 in linea d'aria e battendo in tal modo il primato internazionale femminile di distanza per alianti.

Le aviatrici russe Irina Vichinevskaia e Katia Mendikova, su un apparecchio da turismo leggero del peso inferiore ai kg. 560, hanno raggiunto la quota di 6518 metri, battendo il primato internazionale femminile d'altezza per apparecchi da turismo della classe C. Il primato precedente apparteneva alle aviatrici francesi Charnaux e Clarac con m. 6115.

Brolio
CHIANTI
Casa Vinicola
BARONE RICASOLI
Firenze

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
ANNO XLIII - NUMERO 9 SETTEMBRE 1937 - XV E. F.

DISCORRENDO FRA NOI

Lo scrutinio delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio 1936 e della Relazione del Consiglio, compiuto con la consueta diligenza dai nostri Sindaci e di cui si riproducono le cifre nella rubrica «Vita del Touring» di questo stesso fascicolo, ha dato il consueto confortante risultato: unanimità di consensi, solidarietà massima.

Sono questi i pilastri su cui si basa l'opera del Sodalizio. Decine e centinaia di migliaia di Soci, di ambiente e di cultura diversissimi, periodicamente chiamati ad esprimersi, si trovano coscientemente e perfettamente d'accordo nel riconoscere che l'opera svolta dal loro Consiglio risponde bene ad una media di esigenze, così come è in linea con gli interessi del Paese.

La solidarietà assumeva questa volta un particolare significato, perchè l'ultima Relazione conteneva la proposta di aumento della quota annuale da 15 a 22 lire e di quella dei Vitalizi da L. 250 a L. 350. I Soci hanno dimostrato col loro consenso di approvare quanto vigorosamente affermava la Relazione, e cioè che l'attività del Touring non deve subire diminuzioni, ma, anzi, in ogni possibile circostanza intensificarsi. Nè con questo vogliamo tanto alludere ad una maggiore frequenza di quelle manifestazioni, a un tempo numerose e familiari, che periodicamente raccolgono schiere di Soci nostri, nè alla partecipazione, pur utile e necessaria, ad adunate e congressi delle istituzioni affini, e neppure ad una speciale intensità delle nostre pubblicazioni, ancorchè da esse sieno venuti tanto richiamo e tante adesioni al Touring; ma a qualche cosa di ancor più intimo, di più connesso con la vita nostra intrinseca. Questo qualche cosa è la base stessa della nostra attività, è il fondamento che, quanto è più sicuro e più solido, tanto più consente di guardar nell'avvenire, dà stabilità ai propositi, permette quell'opera assidua di preparazione interna da cui sgorgano poi i lavori di lena e le vivaci, o raccolte, o pensose manifestazioni occasionali.

Fu per ciò che il Consiglio, non senza matura riflessione, propose l'aumento delle quote. Coi maggiori mezzi che esse metteranno a nostra disposizione, tutte le energie dell'Amministrazione saranno rivolte a superare, per la maggior soddisfazione dei Soci, la situazione attuale, che invero non si presenta semplice. Uno sguardo alla composizione della massa sociale chiarisce questa nostra affermazione.

Possiamo calcolare di chiudere il 1937 con circa 470.000 Soci. Di essi quasi 265.000 sono Vitalizi. Vediamo quali sono le quote da essi versate: 1.786 a L. 100 (Soci Vitalizi iscritti fino al 1919); 208.886 a L. 150 (Soci Vitalizi iscritti dal 1920 al 1931); 37.164 a L. 200 (Soci Vitalizi iscritti dal 1932 al 1935); 17.164 a L. 250 (Soci Vitalizi iscritti nel 1936-1937). Qual'è il reddito medio dei contributi di questi Vitalizi, le cui quote hanno

avuto investimento obbligatorio a norma degli art. 34 e 38 dello Statuto Sociale, reddito col quale si dovrebbe provvedere al normale servizio dei Soci stessi? Se, sul loro totale, 209.000 hanno pagato L. 150, anche supponendo che si possa tener fermo un reddito del 5 %, si arriva a L. 7.50 per Socio. E' un dato, con i costi d'oggi, non molto brillante, e come il Consiglio Direttivo, con sano criterio amministrativo, ne deve tener rigorosissimo conto, così tutti i Soci debbono sentire imperioso il dovere di reagirvi, con una sollecitudine anche maggiore del solito, nella rinnovazione degli Annuali e con una intensificata propaganda per la iscrizione di nuovi Annuali e Vitalizi.

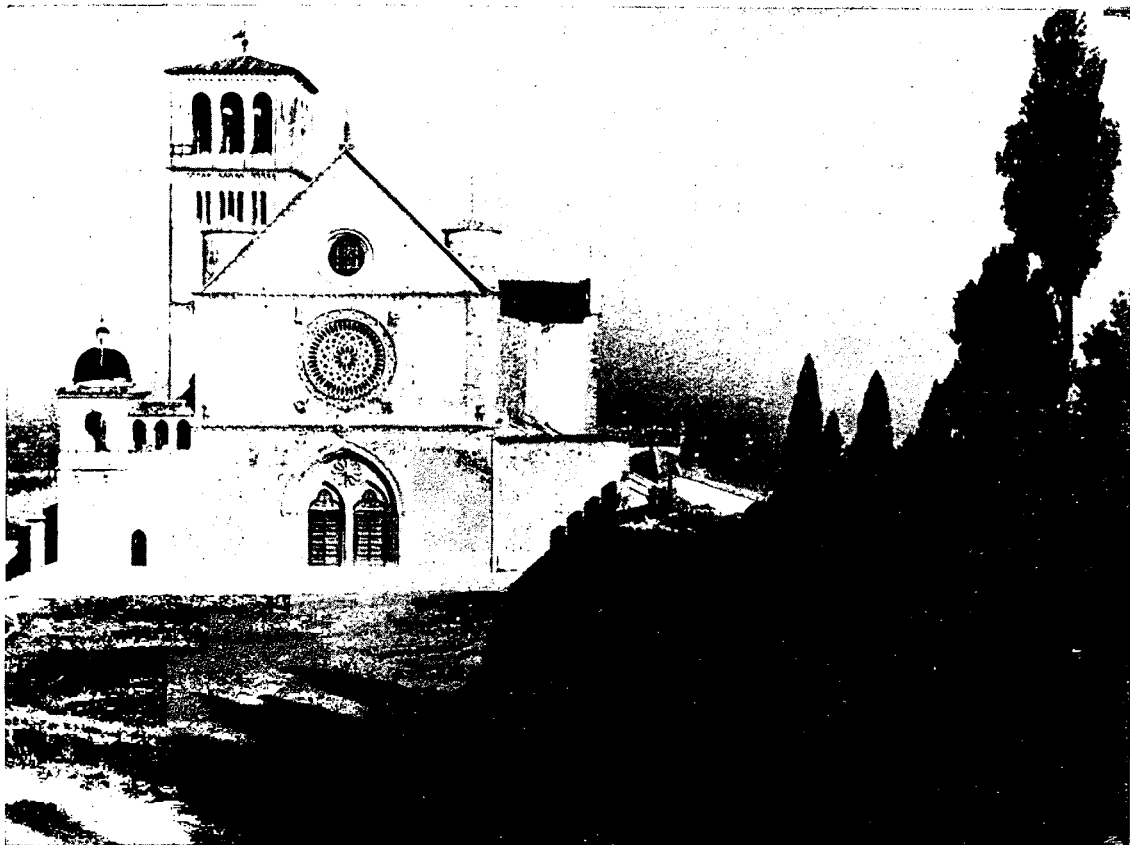
Ma se la parte amministrativa vuol essere seguita coi criteri della massima prudenza, è pur sempre il contenuto spirituale di ogni attività che assurge al valore massimo.

Nella udienza concessa il 10 luglio dal Duce ai dirigenti del Touring, la relazione della quale, apparsa sulla stampa italiana, abbiamo riprodotta nell'ultimo fascicolo de « Le Vie d'Italia », alle informazioni da noi date sul lavoro di organizzazione e di inchiesta per la compilazione di una « Guida dell'Africa Orientale Italiana » il Duce rispose con l'alto incitamento perchè l'opera venga portata a termine nel più breve tempo possibile.

Ciò che era già nostra aspirazione divenne compito ambito; dal 10 luglio in poi, conclusa la non lieve elaborazione preparatoria, il lavoro di compilazione è stato iniziato ed alacremente portato avanti, cosicchè oggi siamo lieti di annunciare ai nostri Soci che nel prossimo anno la « Guida dell'Africa Orientale Italiana » sarà un fatto compiuto. Il volume, che, oltre ad avere un valore materiale apprezzabile, assurge a quella importanza di significato spirituale a cui alludevamo più sopra e viene a soddisfare una vivissima aspirazione degli Italiani, sarà pronto e dato gratuitamente a tutti i nostri Soci quale dono dell'annata 1938.

Come abbiamo già avuto occasione di far sapere, il Touring, postosi il problema di questa Guida immediatamente dopo il trionfo delle nostre armi, ha cercato di tradurlo in atto con tutta la celerità possibile. Un nostro funzionario — aiutato generosamente dal Ministero dell'Africa Italiana e da quello della Guerra, da S. E. il Vicerè, dal Generale Gariboldi, dalle LL. EE. i Governatori e Comandanti delle Forze Armate e dai Dirigenti del Servizio Topocartografico Militare — ha potuto visitare, durante il soggiorno di quasi un anno, intere regioni, osservare direttamente molte e molte cose e provvedersi di una documentazione d'impareggiabile valore. Gli Italiani avranno, nei primi mesi del prossimo anno, la Guida dell' Impero, e nessuno vorrà asserire che sarà uscita troppo presto per il loro desiderio, se anche rappresenterà, quanto al lavoro necessario e nuovissimo che si dovette compiere, un massimo di rapidità. Il suo contenuto sarà certamente oggetto di non lontane e successive trasformazioni, per il continuo evolversi e progredire dell'opera nazionale che laggiù si compie con ritmo indefesso, e la « Guida », per poterla seguire e riflettere, è fin d'ora destinata a nuove edizioni molto frequenti: ma già questa prima permetterà di constatare immediatamente la grandiosa ossatura che in breve tempo il dominio italiano ha potuto dare alla sua opera costruttiva in tutto il vasto Paese, mutandone completamente la fisionomia e dandogli una struttura già così organica da poter essere descritto in una guida come se si trattasse di un lembo della nostra Italia. Ma della Guida dell'Impero avremo occasione di riparlare ancora.

Concludiamo queste note, che hanno preso lo spunto da considerazioni di carattere amministrativo, ripetendo ai Soci di continuare a mantener salda la compagine del Touring e di procurarci nuovi aderenti. L'annuncio della Guida dell'Impero sarà per i nostri amici uno strumento poderoso di propaganda; ma ad essi forniremo altri mezzi di collaborazione e di persuasione. Stiamo studiando un programma attraentissimo, che riferiremo nel prossimo numero.

Sen. CARLO BONARDI

ASSISI - LA CHIESA SUPERIORE DI S. FRANCESCO. *(Fot. P. Wolff)*

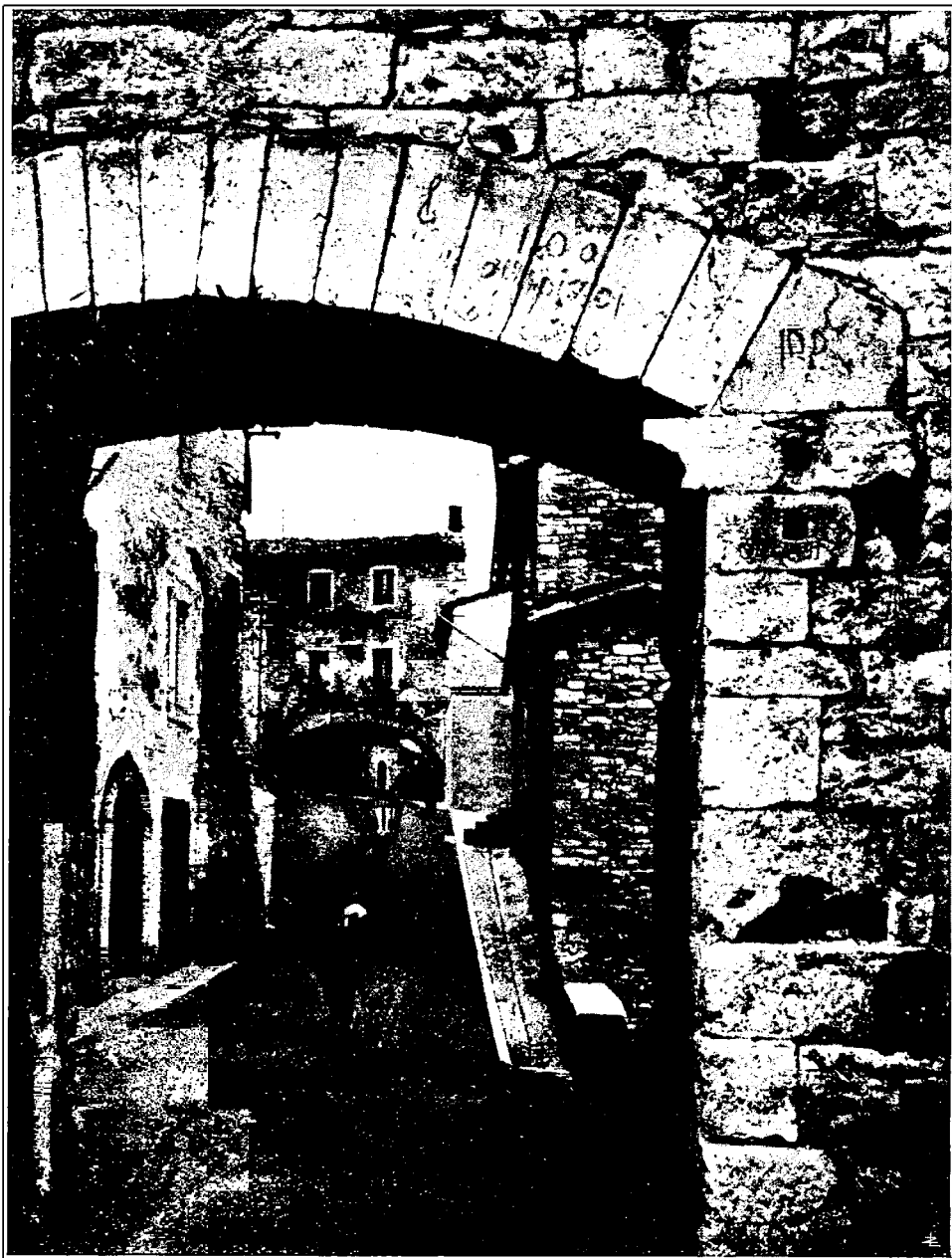
MOMENTI DI VITA UMBRA

Mentre in quel pomeriggio dello scorso giugno, umido d'una gran pioggia recente, il treno mi avvicinava ad Assisi, due iridi immense avvolgevano dei loro archi concentrici il ripido colle e la città del Serafico. Era tornato il sole, pur fra superstiti nembi e velari di nuvole che, investiti dalla luce del tramonto, la trasmettevano condensa e variopinta nel più pittoresco spettacolo meteorico che fantasia potesse imaginare.

Il cielo e la terra parevano illuminarsi e colorarsi a vicenda.

L'atmosfera era un gioco grandioso e cangevole di tinte cineree, azzurrine, violacee, dorate, infocate: e ad esso rispondeva la terra fra sbattimenti e trasalimenti di luce, nella pienezza feconda del mese che sta a mezzo dell'anno, riversando al di fuori tutto che il suolo aveva covato lungamente in sè, dai seminati alle germinazioni spontanee, trapassando pel verde dei faggeti, delle abetaie, dei castagneti, che dalle plaghe montane scendendo alle più modeste pendici e alle conche della bassa vallata, cedevano alle viti, agli ulivi, ai frutteti, fra cui il grano, pronto per la messe, spiegava il suo oro intenso, che pareva un ardore della terra suscitato dall'ardore del sole.

Avvolto da questo tripudio esultante insieme e solenne, fluente in figurazioni fantastiche come i miti dell'Oriente e del Nord, fissato in precisi scacchieri del più perfetto disegno, quali solo l'agricoltura ci crea, io guardavo lo sperone del Subasio sulla cui erta si arrampica Assisi, serrando l'una all'altra le sue case e le sue chiese costrutte del sasso bianco-rosso del monte, che percosso da quei luminosi riverberi, trascolorava quasi rincarnato in un suo sanguigno calore.

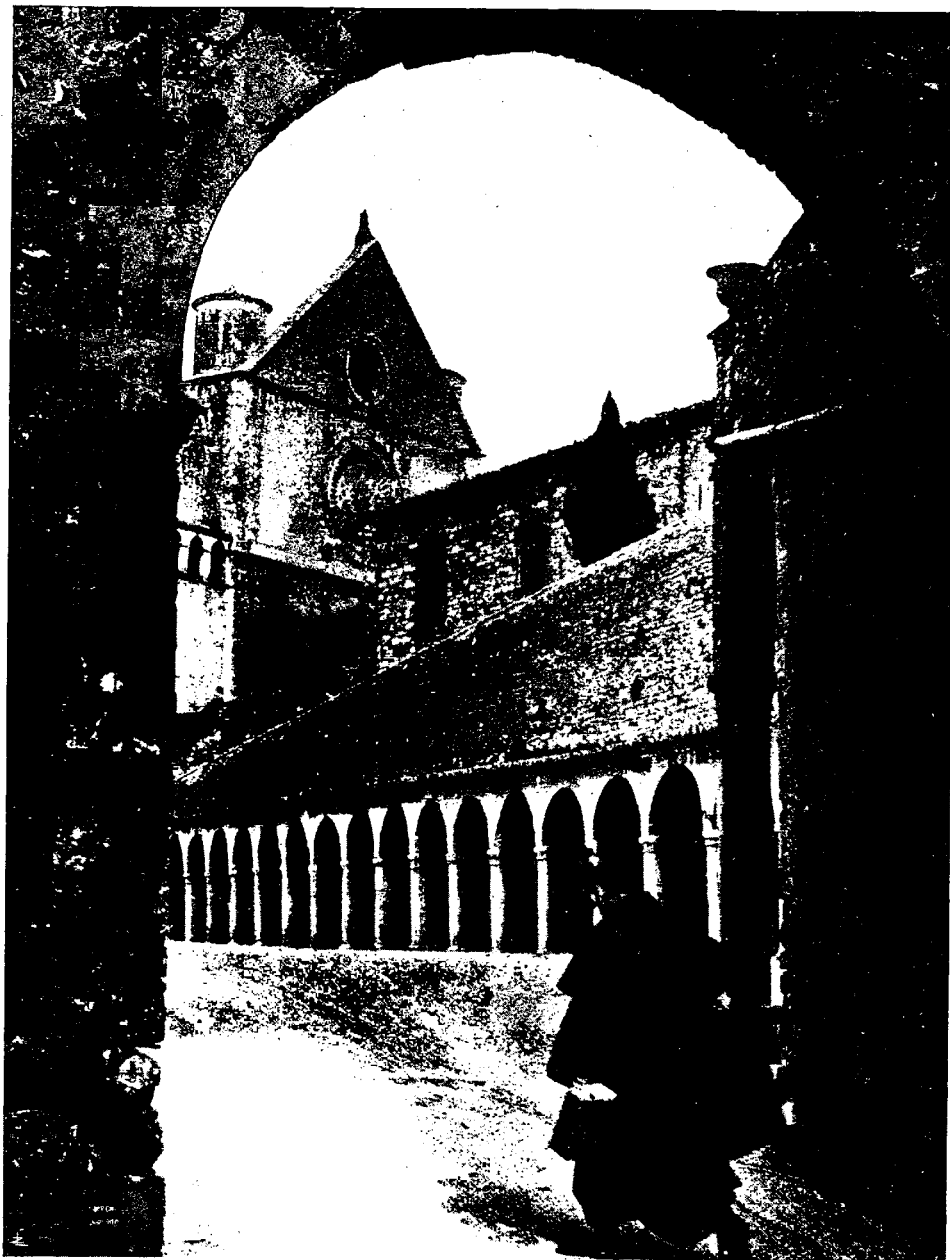
Forse tutto quel fervere e muovere e ripercotersi di elementi e di meteore intorno al colle e alla città del Santo era un inconscio conato della natura a tradurre la poesia della Fede ivi asserita e vissuta nei secoli? Mi si svelava forse uno di quegli arcani consensi onde l'inanime creato par che tenti di corrispondere col creato spirituale dell'uomo, in una legge di profonda armonia di cui ci sfugge il segreto?

FRA LE VETUSTE SILENZIOSE STRADE DI ASSISI.

(Fot. Stefani)

L'Umbria dei Flagellanti e dei Bianchi non conobbe tale armonia, e, comunque, la spezzò, passando trasognata e smemorata fra le ridenti amenità della sua terra, con gli occhi perduti dietro le tristi salmodie che disertavano il mondo, non altro cercando che il cielo. Di tra l'ascesi d'una tal folla pazza di rinuncia, Iacopone spicca accampando, estranea ad ogni naturale bellezza, la prepotenza d'un temperamento focoso, assoluto, invasato di un cotal misticismo sensuale che cantando il divino Sacrificio parve involare alle chiese umbre le figure e le scene più doloranti e atroci del Dramma, per investirne gli accenti delle sue Laudi concitate e straziate.

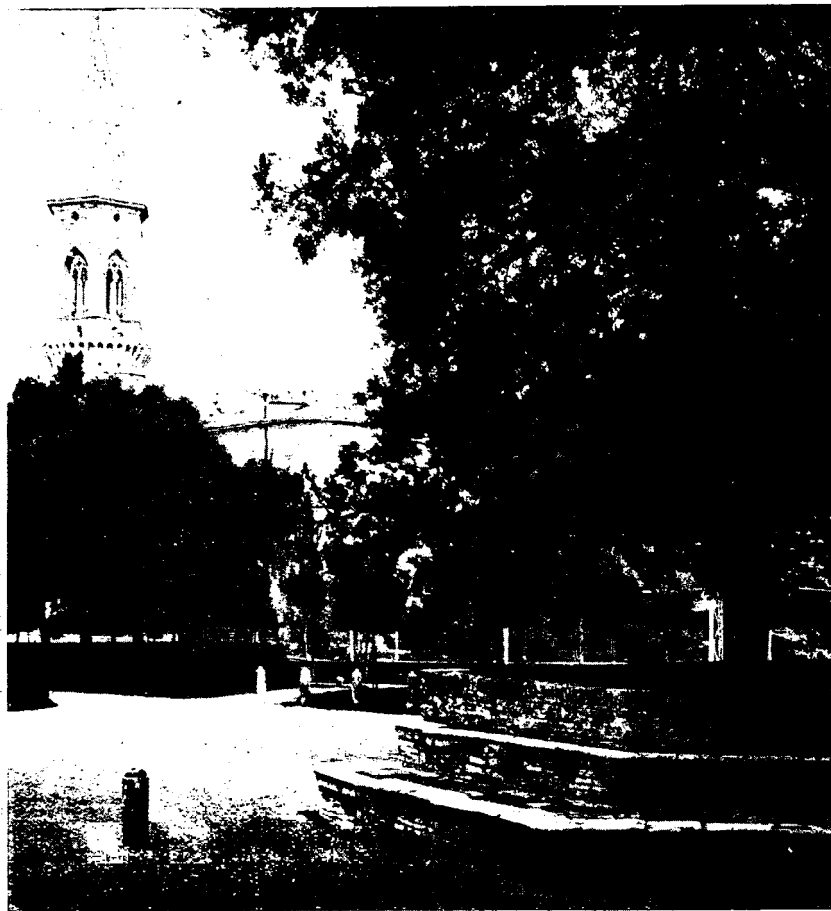
Poco di ciò in Francesco, e nella Regola da lui istituita, e nelle leggende che il suo nome ispirò.

C'è nella vita e nell'apostolato del Santo una forza vigile e sicura, che conosce le prove più ardue, che vince le più ineguali battaglie, che scopre Dio in ogni atto, a ogni passo, che sa pregare e meditare e riposar sulla pietra, come sul più genuino elemento della sua prediletta Povertà. Ma in lui, ma in questi umili monaci, più savi d'ogni più grande, il ripudio dell'agiatezza significava aver l'anima libera a fruire le ricchezze del creato; quel loro vivere di poco o di nulla, sul grembo stesso della terra, era un consentir

ASSISI - LA BASILICA DI S. FRANCESCO.

(Fot. Stefani)

con le cose, un esaltarsi nella natura, tramite alle vere gioie di Dio; quella loro umanità fraterna, consapevole dell'anima umana, diceva chiaro che anche i beni di quaggiù, a cui essi volonterosi rinunciavano, potevano essere in santa pace goduti, purchè conditi di buon cuore e di riconoscente devozione al buon Dio.

E Assisi più di ogni altra città sentì e rese questo suo Santo così.

Nella Chiesa inferiore della Basilica a lui consacrata subito dopo la morte, vidi Francesco raffigurato con sua sorella Morte: vidi quel « poema di tenerezza » in cui Pietro Lorenzetti ci diede la Madonna col Bambino Gesù tra Francesco e Giovanni Evangelista: vidi, nella navata, per mano, in gran parte, di Giotto, narrata la vita del Santo in ben ventotto affreschi: tratti di abnegazione sublime e di apostolico zelo, di tutta umana carità e di ispirati colloqui con le creature di Dio, vicino al cancello di là dal quale l'arte continua nella natura: nei campi avanti la Chiesa, nelle mura di Porta San Giacomo, nel colle coronato dalla Rocca. Una così schietta santità trova davvero il suo sfondo natio in tanta serena bellezza di luoghi; essa che sembra aver sorpresi i momenti e i sensi più buoni della vita per creare anche in questo povero mondo, a

PERUGIA - LA CHIESA DI S. PIETRO, DAL GIARDINO DEL FRONTONE. *(Fot. Enit)*

tanti o tribolati o malvagi qualche vena di consolante bontà. Ma più sentii il Serafico e la sua sacra eredità nell'Eremo delle Carceri, dove egli visse a lungo pregando e meditando, nel « crudo sasso » che, come sulla Verna, lo temprò a penitenza eroica, pietra di paragone su cui saggiarono la fede anche i seguaci suoi, Silvestro, Andrea, Antonio da Stroncone, Benedetto da Quintavalle, Rufino. Intorno a questi nidi di astinente solitudine, si addensa la selva di lecci, cara al poetico cuore del grande Eremita, così raccolta, così silenziosa, che ancora, dopo tanto travaglio e romore di secoli umani, ivi si chiamano e si rispondono le tenui note dei capineri a cui forse il Santo parlò.

Ricevuto dal frate Custode nel refettorio petroso dell'eremo, auspice il mio duca e compagno don Giovanni Minozzi, apostolo d'un'opera benefica che lo fa cittadino d'Italia, sentii, come tra le mie rupi, il contatto della roccia secolare penetrata di mistici sensi e, accettata da una coppa ben capace l'inaspettata offerta d'un dorato vino orvietano, corsi col pensiero in letizia al Cantico delle creature, come se esso dovesse esser nato lì, in quella pace veramente divina. Mi risovvenni ben tosto che la Lauda del Serafico era nata, come raccontasi, altrove, nel giardinetto di Santa Chiara, entro l'eremo di San Damiano, così primitivo anch'esso tuttora, così improntato alla ignuda semplicità, alla selvatichezza originaria, alla elementare poesia di una religione naturale.

Di là mosse, come si narra, nel 1224 il Cantico sacro, che comunque sembra erompere limpido ed esultante dal cuore stesso della terra umbra, come sotto le volte del tempio l'accento dell'Alleluia o del Tedeum nelle grandi feste cristiane. La Lauda ha il proprio limite in quella sua umiltà, in quel ricomporre e quasi rinascondere le creature nel Dio da cui procedettero e che tuttavia le santifica di sè. Al di sopra dei travagli ascetici in cui troppo si esasperarono e sformarono tante anime, il ritmo semplice e universo si libra purificando il misticismo, riducendolo alla sua essenza più naturalmente umana e divina, in una catarsi culminante nel trionfo sereno della morte, che è pur essa un'asserzione di vita.

Quel creatore possente di paesaggi italici che, sul fiorire primissimo della nostra poesia, fu Dante, si ricordò naturalmente del Serafico e dei luoghi dove egli visse e operò. Fedele a un suo metodo di natural progressione dall'ambiente d'origine al formarsi de' suoi singoli eroi, egli introduce il Santo nel poema premettendovi con vigorosa sobrietà il quadro del suo natio territorio. In questo, come in tutti i suoi quadri, il poeta non descrive per descrivere, ma avvince i singoli luoghi e li informa alle necessità di una passione, d' un' idea, d'una verità, onde il paesaggio ci si mostra come pervaso e animato. Assisi è da lui rappresentata, nella ripidezza della sua natura, come un novello Oriente, da che vi nasce un tal sole;

ed è posta in relazione con Perugia, poichè di fatto le due città si guardano e sembrano quasi corrispondere fra loro.

Ma Perugia è ben altra dalla città francescana. Attratta assai più di questa nell'ambito della storia civile, chiamata a più eclettica vita, più varia di tradizioni e di spiriti, essa rappresenta e riassume un altro aspetto dell'Umbria, su un fondamento di misticismo medievale men risentito e deciso che non quello della minore sorella.

La pinacoteca cospicua che vanta tante opere de' suoi maggiori Maestri, Perugino e Pintoricchio, e continua le tradizioni della Scuola senese, fu raccolta e ordinata in uno dei più antichi e grandiosi palazzi comunali d'Italia. Ivi entro, nella sala che già fu del Gran Consiglio, un ciclo di leggende, di massime, di favole si alterna a storie dei due Testamenti, a episodii di santi, a stemmi di popolo e di reggitori, in una sintesi armonica di principî spirituali e civili, che ricompare nella sala del Cambio, meraviglia dell'arte del legno e della pittura ad affreschi, documento e monumento d'ideale praticità, affermantesi nel concetto umanistico che « la perfettibilità dell'uomo fu raggiunta mercè l'umanarsi di Cristo e che l'armonia si ottiene fondendo la cultura antica col sentimento cristiano ». A

PERUGIA - LA SCALINATA DEL PALAZZO DEI PRIORI. *(Fot. Enit)*

questo poema etico lavorò, assistito da alunni, il Perugino, creando figure allegoriche e imagini di numi e di profeti, o rievocando i più nobili antichi eroi, sereni e pensosi sul limpido cielo e sul paesaggio dell'Umbria fluttuante.

Pianeggiante sul suo vastissimo acrocoro, Perugia, al pari di Assisi, gode di panorami vastissimi, vaporosi di lontananza, ondulati in colli e in montagne, disseminati di ville e di città, nitidamente distinti in singoli quadri di colture e di vegetazioni svariate.

Questo è il privilegio dell'Italia umbra, marchigiana, abruzzese: che se pur vi manca il tumultuario movimento delle convalli alpine e le ampie scene si svolgono piuttosto pacate e uniformi, ce ne compensano con gli spazi diffusi, non tuttavia monotoni come nelle grandi pianure, animati in episodi tellurici e in vicende di terreni che consentono le soste dell'occhio e lasciano intatto il senso delle aereate immensità.

Ciò dovette avvertire il Carducci, quando, nel settembre del '71, affacciatosi alla loggetta pensile del coro di San Pietro, si vide spiegarsi intorno il panorama umbro, dal Subasio alla valle, a Montefalco, a Bettona, al Catria, al Cucco, al Vettore del vaporoso Apennino. Ciò lo stesso poeta risentì quando, nel '77, dalla spianata del pubblico Giardino, davanti a consimile spettacolo, sciolse le ampie strofe del « Canto dell'Amore », dove, come in un'ottica sinfonia, i particolari della immensa visione sono gradatamente raccolti a comporre la saliente vastità della concezione ideale onde il fosco poeta dei Giambi, riconciliato ormai con la storia, nel nome dell'umanità, invocava sull'Italia e sul mondo la luce d'una Idea universa,

ASSISI. *(Fot. P. Wolff)*

Oh, perchè i nostri giorni fuggenti non possono, come vorrebbero, indugiare nel cospetto e nell'avvolgimento di tante bellezze e di tante grandezze? Non appena l'occhio s'è addentrato in tanti minuti segreti dell'arte o s'è dilungato in tanti sfondi luminosi di vita, di storia, di natura, ecco, bisogna staccarsene, ecco bisogna partire.

Ma il partire percorrendo contrade come queste dell'Umbria, costantemente spiegate allo sguardo, presenti da presso e da lontano per qual sia punto si passi, è come un restare prolungantesi oltre ogni congedo ed addio. Qualche sosta è, poi, sempre necessaria. Or quanto significato può addensarsi in taluna di esse! Ti fermi al Palazzone, poco fuor di Perugia? Eccoti l'ipogeo dei Volumni, tomba gentilizia etrusca, che ti parla per tutti i sepolcreti stati scoperti dove già era l'Etruria, e ti richiama sul labbro l'elegia onde il Carducci cantò questi strati di vita etnica di cui risulta intenso il suolo d'Italia:

Dormono a piè qui del colle gli avi umbri, che [ruppero primi
a suon di scuri i sacri tuoi silenzi, Apennino;
dormon gli Etruschi, discesi col lituo, con l'asta, [con fermi
gli occhi nell'alto ai verdi misteriosi clivi...

Ti fermi nei pressi di Trevi? Ecco ti attrae la fama del tempietto e delle fonti del Clitumno, eremo dolce e pensoso di storia, dove il babilonico salcio par che canti in silenzio alle acque del colorato bacino l'epicedio dei popoli spenti, e dove il Carducci ricostruì il crearsi dell'itala gente e il processo fatale della grande unione romana.

Del resto, da che l'indugio adeguato al bisogno ci è tolto, si invochi la musa del secolo, la folle Velocità. Bello è vivere liricamente così una contrada tanto ripiena di vita, in una fuga di attimi rivelatori, in una somma frammentaria e continuata di visioni per cui ad ogni istante tu passi da una scena campestre a un monumento di fede, da un ricordo di epopea a un cimelio di bellezza, da un trambusto di opere umane a un silenzio di appartata natura. Viene da tutto questo allo spirito un senso di trasmigrante esistenza, di creatrici energie, di sintesi, che si allarga ed ascende pei gradi tutti dell'essere. L'Umbria è una di tali sintesi, tra le più aperte, ariose, luminose, che attinge i fastigi della Bellezza unica per entro le singole bellezze, che affratella le arti in mutue creatrici virtù, come nel duomo di Orvieto, di cui l'interno può dirsi una Divina Commedia tradotta in marmi e in colori, e la facciata è un accordo d'architettura, scultura, mosaico, dal cui insieme si svolge quel prodigio di policromia che sembra attrarre ogni dì la passione del sole e invita gli spiriti pensosi a trascendere il mondo sensibile...

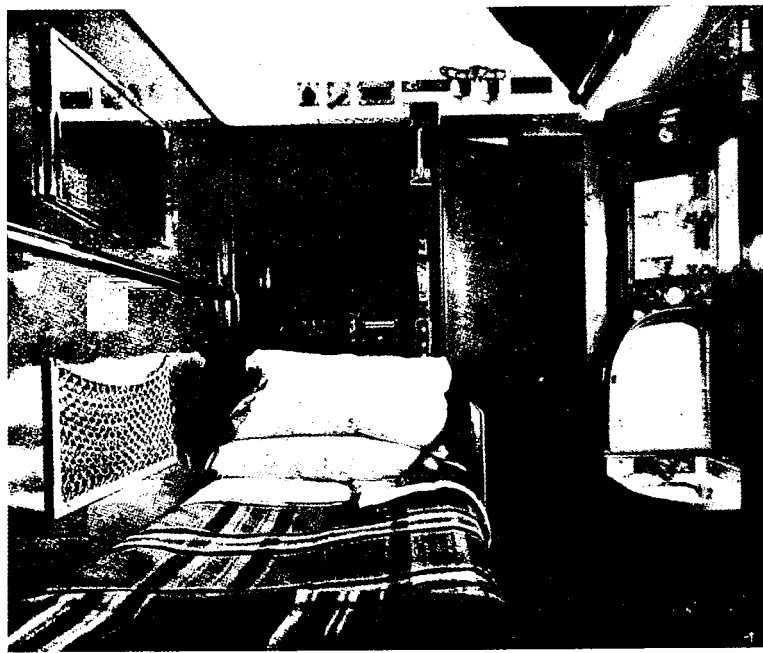
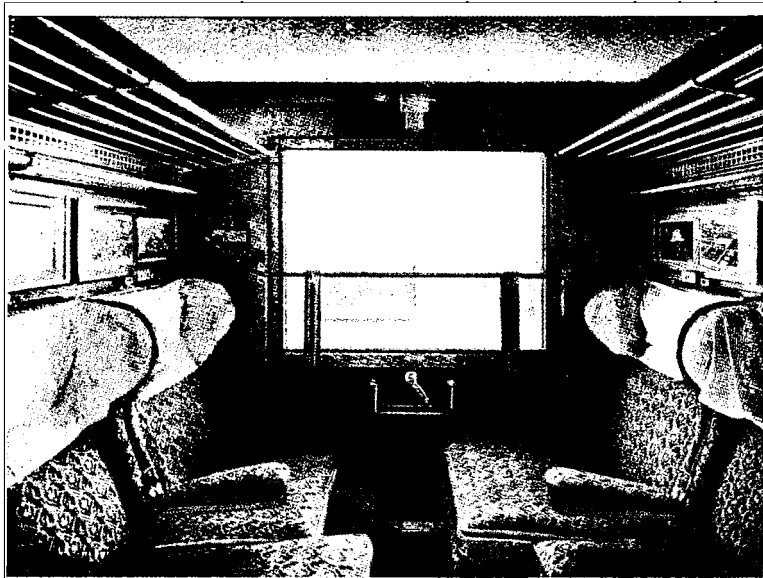
Che se, come fra poco avverrà, qualche gran sagra musicale ciclicamente si celebri nei più cospicui luoghi della Regione mirabile (1), la Sintesi sarà coronata della sua più ideale espressione, che traduca in visione melodica la creazione di natura e di vita ivi maturata nei secoli e la porti, con l'anima di quel popolo, temprato sulle ignude realtà e ricco di spirituali retaggi, fino ad attingere salendo la misteriosa eternità.

GIOVANNI BERTACCHI

(1) La «Sagra Musicale dell'Umbria» avrà luogo prossimamente a Perugia e ad Assisi, sotto l'alto patronato di S. A. Reale la Principessa di Piemonte, dal 21 settembre al 4 ottobre. *(N. d. R.)*

LA RIPRESA MONDIALE DELLA FERROVIA

Ciò che si è voluto chiamare la lotta tra ferrovia ed automobile ha dato luogo in questi ultimi tempi ad una colossale logomachia, in cui ciascuno di coloro che prendevano parte alla discussione, o come interessati o come studiosi, ha azzardato una proposta, indicato una soluzione. In realtà, nessuna proposta è risultata del tutto applicabile, nessun rimedio è apparso adatto. Bisogna attendere che le cose vadano a posto da sè, come è avvenuto per casi analoghi, chè la storia economica conosce altre lotte nel campo dei trasporti: quella, ad esempio, fra la trazione animale e la trazione meccanica, al sorgere delle ferrovie, e l'altra fra le stesse ferrovie e la navigazione interna.

Ma ciò che appare notevole è lo sforzo di riscossa fatto dalla ferrovia, che dalla simpatia del pubblico per l'automobile ha compreso come essa fosse in arretrato rispetto all'attuale progresso meccanico. La condizione di monopolio di cui godevano aveva indotto le strade ferrate, padrone di tutto il traffico, a ritenere che nulla sarebbe riuscito a mutarne la situazione. Ma l' attacco dell' automobile che, coincidendo con un periodo di crisi, aveva prodotto una riduzione di entrate elevatasi per molte linee al 40 per cento e più, ha spaventato i dirigenti delle aziende, spronandoli a non indugiarsi in vane parole,

LA COMODITA' FAVORISCE I VIAGGI: I SEDILI ALLUNGABILI E IL LETTO PER LA NOTTE.

LA VECCHIA LOCOMOTIVA A CONFRONTO CON DUE TIPI AERODINAMICI. (*Arch. Fot. T.C.I.*)

ma a rivedere il loro attrezzamento in guisa da indurre il pubblico a non abbandonare un sistema di trasporto che per un secolo lo aveva fedelmente servito.

Ed ecco le ferrovie alla riscossa, che presenta caratteri identici per tutto il mondo. Si trattava di risolvere un problema che è lo stesso da linea a linea e da paese a paese e che si può così sintetizzare: offrire al pubblico velocità e comodità superiori alle attuali, possibilmente agli stessi prezzi e con lo stesso grado di sicurezza finora osservati. Posto così il problema, si vede subito ch'esso coinvolge tutta l'attrezzatura ferroviaria, comporta cioè il riesame di tutte quante le innumerevoli questioni tecniche ed economiche che la ferrovia ha dovuto affrontare dal suo sorgere. Le stesse forme esterne di questo grande fattore della vita sociale tendono a mutare dando al pubblico l'impressione di novità non destinate a un successo temporaneo. Si tratta di un movimento che contribuirà a modificare l'aspetto di cose legate alla nostra attività di ogni giorno.

Velocità, sicurezza, economia di spesa sono requisiti che vanno considerati insieme, perchè fra loro interferenti. Molta parte di ciò che noi chiamiamo comodità del viaggiare ha relazione con la velocità, sia in senso positivo (la velocità è apprezzata perchè riduce la durata del viaggio), sia in senso negativo (la velocità esalta i movimenti anormali, le oscillazioni, le scosse che si risentono nel viaggiare) e, quanto alla sicurezza, s'intende che i pericoli crescono con la velocità. La spesa, poi, segue sia la velocità, che fa salire il consumo di energia, sia la comodità, che accresce il costo del materiale e quello del servizio, sia la sicurezza, che richiede metodi più perfezionati di segnalazione, di freni, e via dicendo.

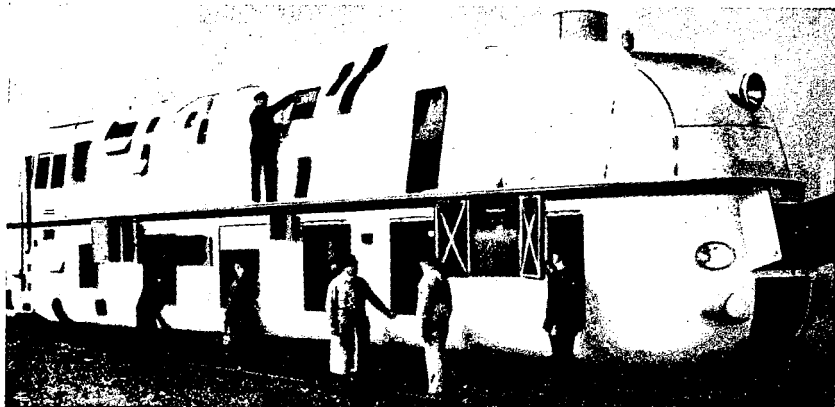
La prima cura ha dovuto essere spesa nel binario, parte fondamentale, sebbene poco appariscente, dell'attrezzatura ferroviaria. Se il binario non è solido, regolare, ben tenuto, può dare passaggio ad un treno che lo percorra lentamente, ma non tollera treni celeri. Ogni irregolarità è un urto e ogni urto è proporzionale al quadrato della velocità. La perfezione del binario ha tanti segreti. Uno è quello delle giunzioni fra rotaia e rotaia. Si va verso l'ideale delle rotaie continue, tutte un pezzo, ideale ostacolato dalle dilatazioni che sono conseguenza delle variazioni di temperatura. Nel Congresso ferroviario internazionale tenuto di recente a Parigi si è sentito parlare di rotaie rese continue con la saldatura per chilometri (specialmente nelle gallerie ove la temperatura si mantiene uniforme), mentre i progressi della metallurgia già permettono di fabbricare rotaie che escono dai laminatoi in verghe della lunghezza di 30 ed anche di 60 metri, contro i 9 e 12 metri raggiunti fino a qualche anno addietro. Si riduce, così, il numero delle giunzioni, che rappresentano e rappresenteranno sempre un punto debole del binario, malgrado gli sforzi fatti per migliorarne il tipo, allo scopo principalmente di eliminare il salto cui dànno luogo al passaggio del materiale. Oltre questo, per rafforzare il binario occorre accrescere il peso della rotaia per metro lineare e aumentare il numero delle traverse. La traversa migliore è sempre quella di legno, e oggi si pongono anche due traverse per metro di binario. Sulle linee dove si vuole spingere la velocità si impiegano rotaie che pesano sino a 60 e più chili per metro lineare (in America è stato adottato un tipo da 75 chili), mentre antiche linee europee e molte ancora delle italiane hanno rotaie da 30-36 kg. Il binario deve pure essere garantito contro gli effetti delle curve, che, come si sa, hanno bisogno di un sovralzamento della rotaia esterna; si ha così una pista inclinata, che impedisce al treno di sfug-

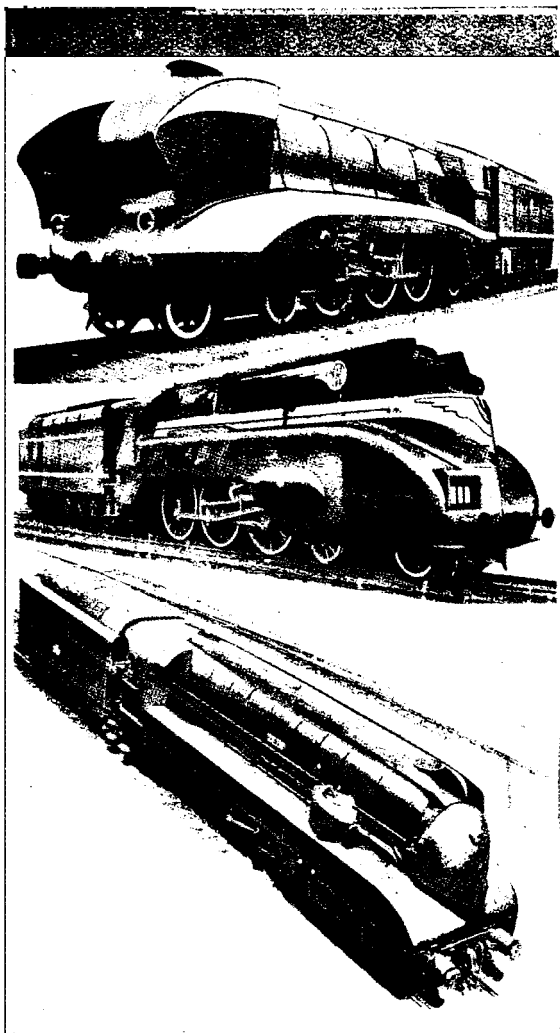
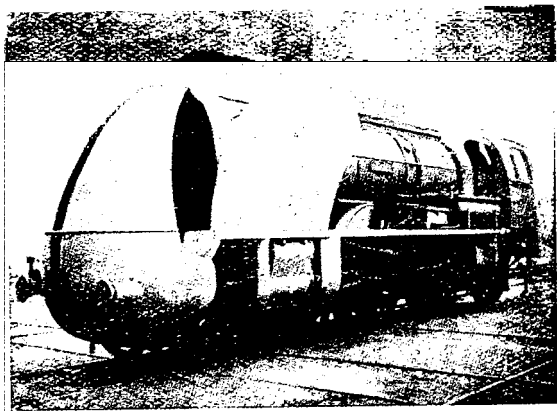
gire lungo la tangente abbandonando le rotaie o, come si dice, sviando. Questo sovralzamento deve essere tanto maggiore quanto più alta è la velocità e minore il raggio. Una revisione delle regole relative è stata necessaria per ridurre i pericoli di svio; ma è sempre opportuno mantenere la prescrizione che sulle curve la velocità debba esser ridotta: se però il binario è perfetto, la riduzione può essere limitata.

Per accrescere la velocità, senza troppo aumentare il consumo dell'energia, si è pensato che convenisse sostituire veicoli più leggeri al veicolo pesante dei treni comuni. L'adozione dei veicoli leggeri non sfugge ad alcune obiezioni, quando si voglia aumentare di molto la velocità. Questa, come si è detto, esalta le conseguenze dei moti anormali, e perciò, se il veicolo non oppone una massa sufficiente, il viaggiatore ha l'impressione della instabilità e subisce sobbalzi e scosse che lo disturbano e lo affaticano. Ne segue che il veicolo leggero deve essere accoppiato a binario perfetto.

L'alleggerimento dei veicoli è diventato ormai un canone ferroviario; in realtà, si era esagerato nel creare veicoli pesantissimi, che avevano bensì il vantaggio di restare insensibili alle irregolarità del binario, ma non permettevano l'aumento della velocità. Teoricamente, non vi è niente che limiti il peso e la velocità di un treno, ma se è grande il peso, bisogna ridurre la velocità, e viceversa, perchè la necessaria potenza di macchina risente di entrambi i fattori e, per quanto sia enormemente aumentata di mole, la locomotiva non può eccedere, causa la ristrettezza della sagoma, un dato limite di potenza.

Ma l'alleggerimento è in rapporto con altra innovazione: l'impiego del motore a combustione interna. I motori endotermici sia a scoppio (benzina) o del tipo Diesel (nafta) sono assai più leggeri di quelli a vapore; pesano da 5 a 10 chili per cavallo, mentre una locomotiva ne pesa almeno 50. Analogo vantaggio presenta la trazione elettrica, che si avvale di una fonte di energia lontana. Si ha così un nuovo notevole contributo all'alleggerimento totale del treno.

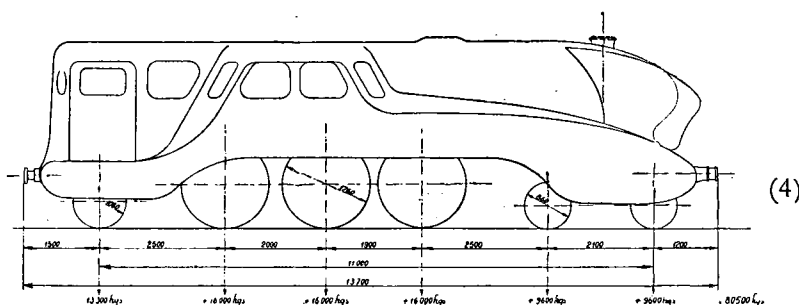
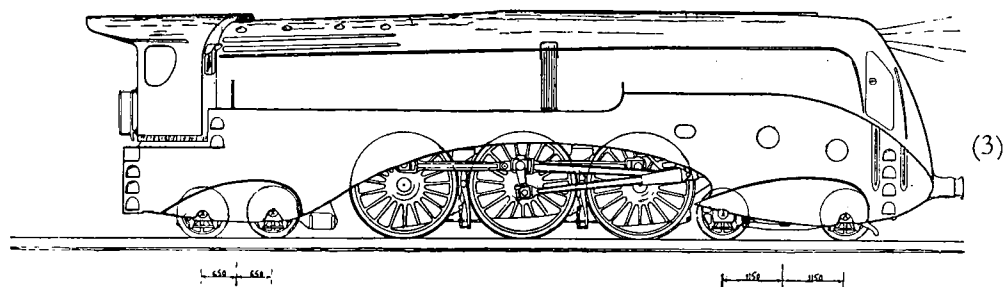
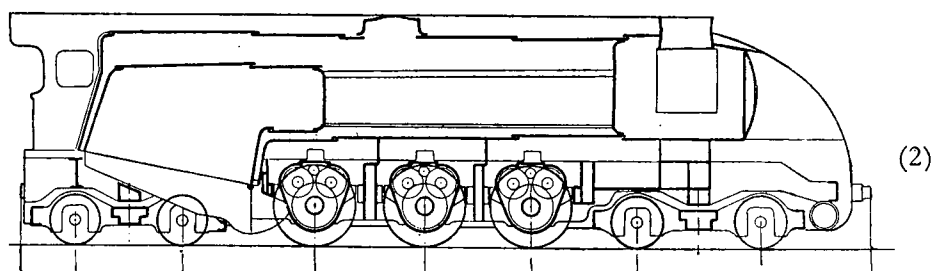
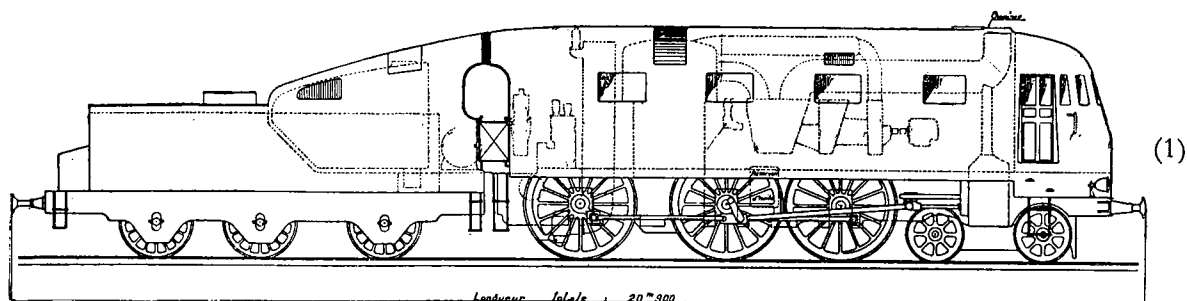
Di fronte al tipico treno antico, composto di una locomotiva e parecchi veicoli pesanti, un insieme che non consente velocità elevate, si presentano due nuove forme di treno, l'*automotrice* e l'*autotreno*. Sia l'una che l'altro sono adattabili alla trazione elettrica, come al motore a combustione interna, ed entrambi si prestano alla costruzione alleggerita, la quale comporta l'adozione di un tipo di cassa che, impegnando nella resistenza non solo il telaio ma anche le pareti laterali e il soffitto, richiede una quantità minore di materiale. Se poi questo è scelto in prevalenza fra le leghe leggere e l'acciaio inossidabile; se, infine, alla antiquata chiodatura delle lamiere è sostituita la saldatura, si ottiene una notevolissima riduzione di peso.

LOCOMOTIVA COMPLETAMENTE RICOPERTA. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

LOCOMOTIVA AERODINAMICA VISTA ANCHE ALL'INTERNO. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

LOCOMOTIVE AERODINAMICHE FRANCESI.

LOCOMOTIVA AERODINAMICA INGLESE.

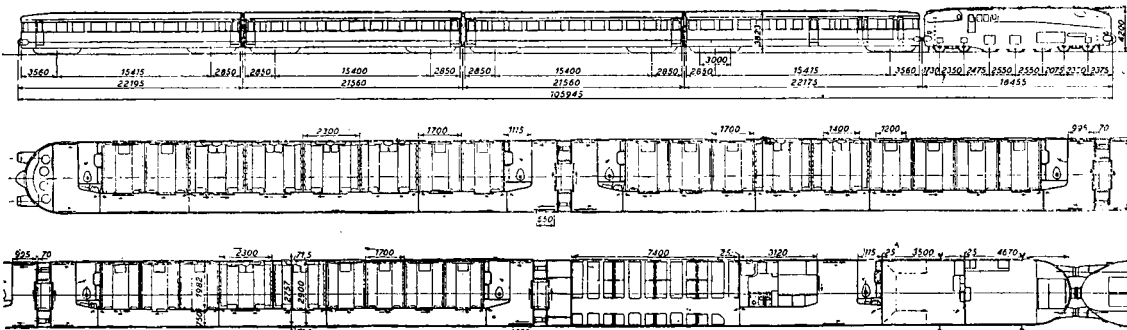
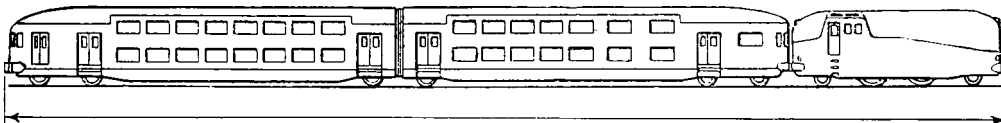
L'automotrice può contenere sino ai 100 posti e pesare 20 o 25 tonnellate. L'autotreno può disporre di un numero doppio di posti e pesare intorno alle 60 tonnellate, offrendo però ai viaggiatori parecchie comodità in più delle solite, come la cucina con la relativa organizzazione dei pasti, la vettura belvedere o altro. Gli autotreni, che, se animati a trazione elettrica, si chiamano anche elettrotreni, dovendo assumere una notevole lunghezza (intorno ai 60 metri) non possono essere costruiti in un sol pezzo, ma debbono presentare un telaio snodato, che è di solito composto di due o tre telai, uno dei quali soltanto porta il motore. Si son fatti autotreni perfino di 17 pezzi (in America, naturalmente) ma ciò ha poco interesse, perchè significa ritornare al vecchio treno, salvo che la tecnica non voglia orientarsi in modo definitivo verso i telai snodati, anzichè separati dall'apparecchio di attacco e dai respingenti.

L'automotrice si adatta a viaggi brevi, su linee di traffico relativamente scarso. Essa, oltrechè veloce, raggiunge facilmente i 120 km. l'ora, se non più, ha forti accelerazioni e frenature rapide. I motori a combustione interna vi si sono adattati con grande prontezza, dopo aver subìto una serie di perfezionamenti, compreso quello della sovralimentazione, che li alleggerisce di peso rispetto alla potenza. Oggi è preferito un tipo orizzontale che si presta all'applicazione su carrelli, per lasciare a completa disponibilità dei viaggiatori lo spazio interno delle vetture.

La trasmissione dal motore alle ruote, fino ai 300 cavalli di potenza, può essere del tipo meccanico col cambio usuale; ma sono già state fatte prove anche in Italia (autotreno Fiat) per rendere questo tipo di trasmissione adatto a potenze superiore (400 e 500 cavalli). Oltre questa potenza bisogna ricorrere alle trasmissioni elettriche o a quelle idrauliche, già sufficientemente perfezionate e alleggerite. Ad ogni modo, l'autotreno può toccare, pel maggior rapporto fra potenza del motore e peso del treno, dai 160 ai 190 chilometri l'ora.

Anche nei freni vi sono novità tendenti a ridurre lo spazio di arresto, cosa resa possibile dall'adozione di un comando elettro-pneumatico e di un apparecchio detto *decelakron*, il quale riduce la pressione sui ceppi a misura che la velocità decresce, impedendo lo scorrimento delle ruote, che, come si sa, è a danno della frenatura; oppure altri sistemi che pongono in diretto rapporto la pressione con la velocità. Si vanno adottando freni a tamburo o a disco, ed anche l'impiego delle materie plastiche tipo « ferodo », già in uso da tempo sulle automobili, si va estendendo alle automotrici ferroviarie.

DISEGNI SCHEMATICI DI MODERNISSIME LOCOMOTIVE AERODINAMICHE.

Quanto a comodità, oltre quelle banali del sedile confortevole, della buona illuminazione, ecc., si dà importanza al condizionamento dell'aria e alla isolazione acustica. Lasciati i finestrini a chiusura fissa, si regola l'alimentazione aerea attraverso apparecchi di riscaldamento o macchine refrigeranti, che mantengono nell'interno della vettura una temperatura costante, malgrado le variazioni esterne. Un apparecchio elettrico fa in modo che la regolazione riesca automatica. Utilizzando dei filtri si libera l'aria dalla polvere e dai germi, con grande vantaggio dell'igiene. Tuttavia, nei primi esperimenti sarebbe risultato che la chiusura ermetica preoccupa i viaggiatori sensibili, ed ora si tende a lasciare nei finestrini degli oblò (piccoli fori rotondi), apribili a volontà del passeggero che soffra di mancanza d'aria. Ma si tratta di un rimedio che può annullare i vantaggi della regolazione.

La chiusura ermetica degli sportelli ha relazione con un altro requisito: quello dell'aerodinamicità. E' noto che ormai si dà grande importanza alle forme esterne dei veicoli veloci. Si sa pure che per le automobili si è esagerato nell'apprezzare i vantaggi di queste forme, sino a ridurre la disponibilità interna dello spazio, che fa indubbiamente parte della comodità. Questa esagerazione si deve a ragioni estetiche. Le forme

TRENO AERODINAMICO INGLESE. *(Misure in piedi inglesi*

TRENO AERODINAMICO A VAPORE IN TRE PEZZI.

nuove, infatti, riescono gradite all'occhio meglio delle antiche. Ad ogni modo, è provato che, arrotondando le forme esterne, liberandole da ogni sporgenza od asperità, si riduce notevolmente (forse di un terzo) la resistenza opposta dall'aria, e questo, in sostanza, corrisponde ad un nuovo indiretto alleggerimento del veicolo. L'isolazione acustica, tendente a impedire i rumori, si raggiunge eliminando tutti gli elementi atti a vibrare (uno di questi era il finestrino apribile col suo noioso tintinnio) e adottando le doppie pareti con intercapedine ad aria o a materiale speciale, come la lana di vetro e cose simili.

L'automotrice e l'elettrotreno vanno sempre più assumendo quella forma a doppia punta o

LA NUOVA OSSATURA DELLA CASSA DEI VEICOLI LEGGERI.

a sigaro che consideriamo la più penetrante e che, oltre a ricordarci la nave, ci fa pensare ai dirigibili e alla fusoliera degli aeroplani. Possiamo qui riflettere che i mezzi di trasporto tendono sempre più ad unificarsi nelle apparenze esteriori.

Un altro indizio di questa unificazione si ha nella tendenza alla carenatura dei veicoli terrestri, nei quali finora si era data poca importanza ai risalti e alle sporgenze della sottostruttura, come se questa non avesse anch'essa a che fare con l'aria che tutto circonda. Allo stesso modo che la carena della nave si adatta con la sua sagoma alle esigenze del fluido nel quale deve correre, così il veicolo terrestre si avvantaggia se la sua sottostruttura risulta liscia e arrotondata. Il veicolo carenato, rispetto ad altro che non lo sia, diventa al confronto più leggero. Peccato che le ruote, anch'esse causa di resistenza al moto nell'aria, non si possano sopprimere; ma si cerca di coprirle o nasconderle meglio che si può e in certe forme spinte, come la celebre vettura di Caracciola, bisogna far fatica a cercarle.

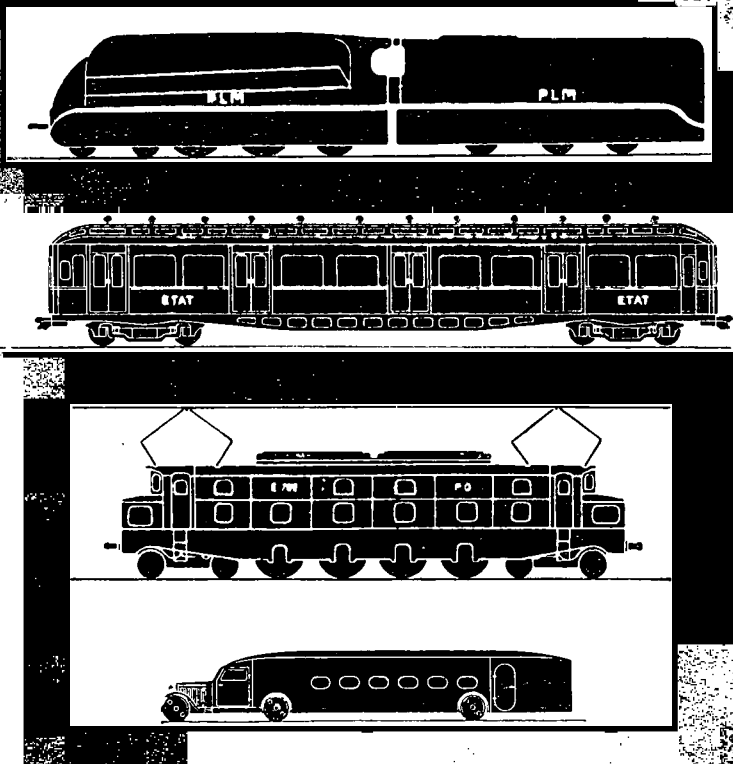
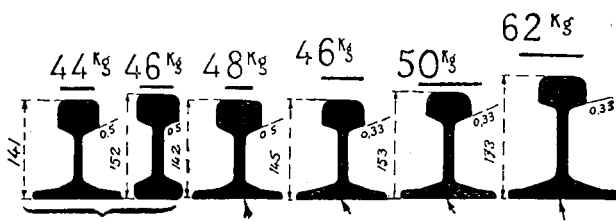
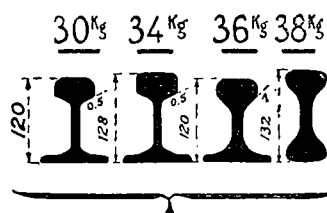
Chi si sdraia su di un sedile ferroviario non pensa alle cure, allo studio cui ha dato luogo questo modesto elemento dell'arredo interno delle carrozze. Il sedile dev'essere soffice, ma non troppo, e le sue oscillazioni non debbono sommarsi con quelle delle molle su cui poggia il telaio. Deve avere una forma che si adatti al corpo; permettere di poggiare la testa e le braccia, non riuscire troppo caldo, non assorbir polvere. Ora si tende a sostituire la gomma alle solite imbottiture metalliche e di crine, e pare che con un tipo detto gomma-piuma si ottengano effetti sorprendenti.

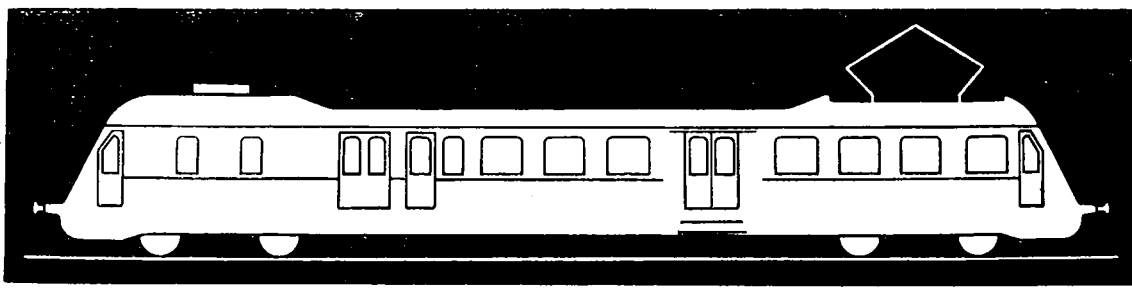
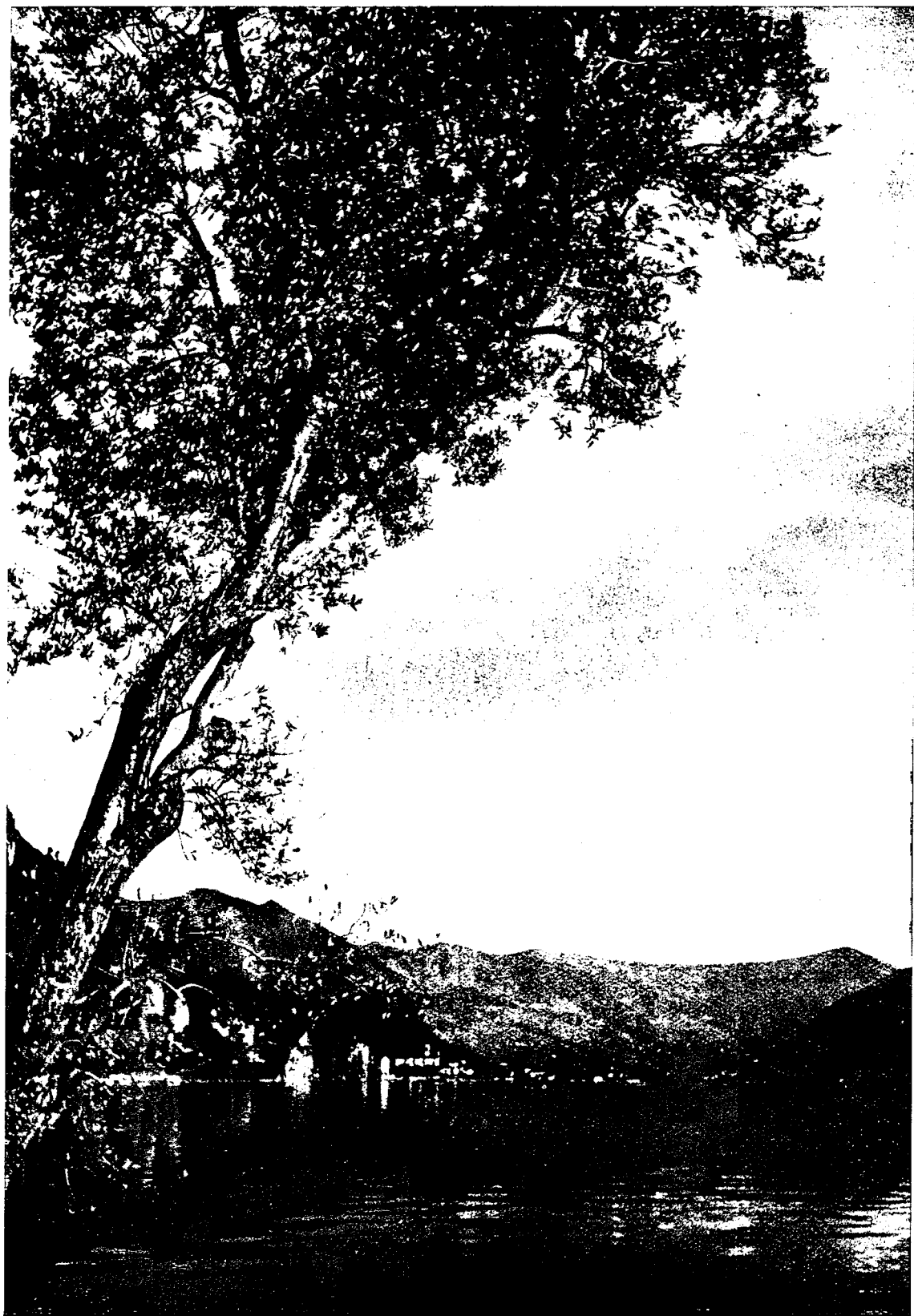
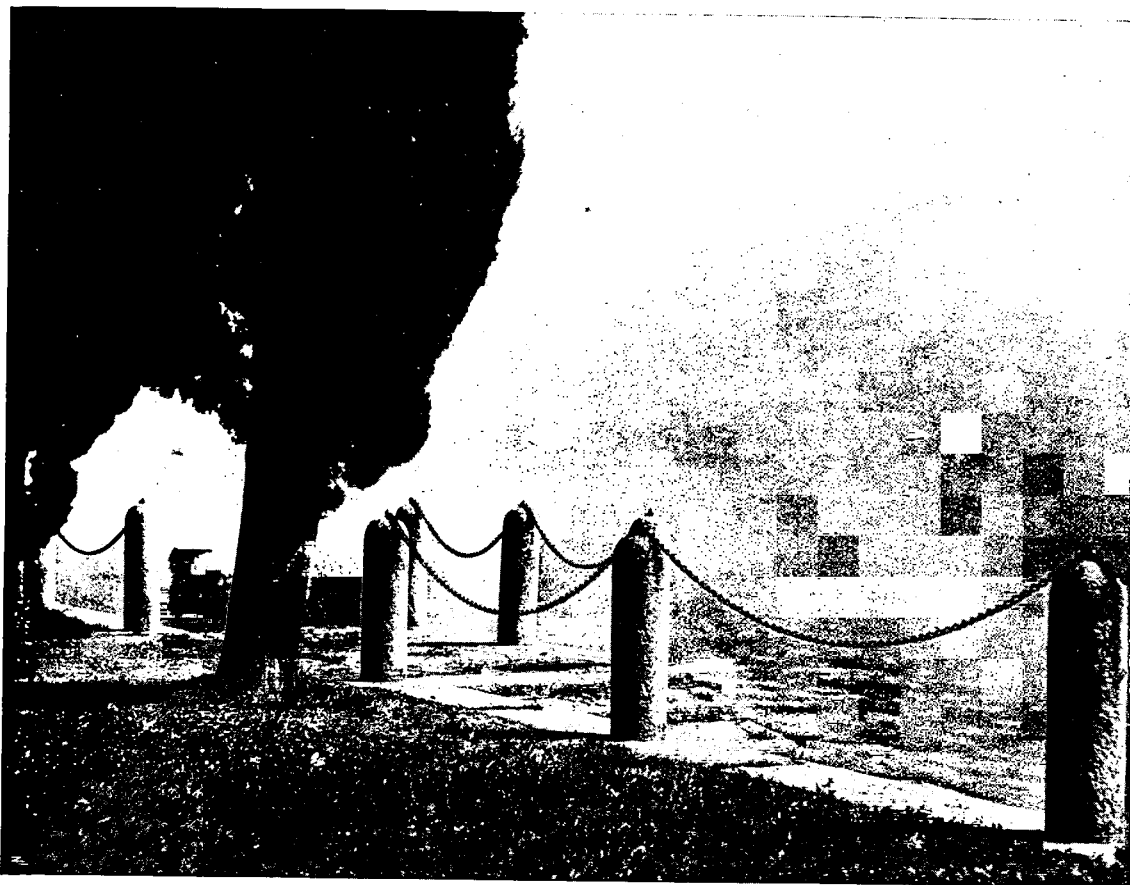
Ma chi fa un viaggio lungo vuole anche di-

strarsi: ed ecco l'uso di vetture panoramiche poste in fondo al treno, che permettono di guardare intorno il paesaggio, di conversare, giuocare, sfogliar riviste, disponendo di tanto spazio quanto se ne ha in un salotto signorile.

L'ultima novità sono le locomotive aerodinamiche. La vecchia locomotiva a vapore aveva conservato la sua sagoma a sporgenze, spigoli, rientranze, che opponevano una resistenza tanto più notevole in quanto era la faccia anteriore che si presentava per prima a fender l'aria. Una soluzione con lo stesso sistema adottato per gli elettrotreni sembrava impossibile. Ma la soluzione fu trovata, ricorrendo ad una copertura in lamiera che avvolge tutta la macchina, rendendola della solita forma affusolata e senza sporgenze.

Un fermento di novità ferroviarie si può notare in tutti i Paesi. Dappertutto si esperimenta, si crea del nuovo. E' probabile che le vecchie forme, a non lungo andare, spariscano e specialmente il materiale pel trasporto dei viaggiatori prenda aspetti del tutto diversi da quello che serve al trasporto delle merci. Vedremo, così, stazioni e linee popolate da macchine diverse dalle tradizionali, come se nuovi esseri, nuovi mostri siano venuti fuori da una occulta trasformazione della vecchia generazione meccanica lenta e pesante in quella veloce e leggera di oggigiorno.

FILIPPO TAJANI

TIPI DI VETTURE MODERNE.

IL PROGRESSO NEL PESO DELLE ROTAIE.

LA LITTORINA SI VA INTERNAZIONALIZZANDO. *(tipo francese)*

LAGO D'ISEO. *(Fot. B. Stefani)*

IL LAGO DI COMO DA CADENABBIA. *(Fot. S. Bricarelli)*

I LAGHI LOMBARDI

Sui meriti dei laghi lombardi e sui loro diritti al primato c'è, come in tutte le cose di questo mondo, disparità di pareri. Dai valichi alpini si affaccia una domanda: — Quale dei tre è il più bello? — Le risposte sono diverse l'una dall'altra. Tante teste, tanti giudizii. Ecco che vuol dire averne tre invece di uno solo. Se il dio dei luoghi ameni fosse stato con noi meno generoso, non sarebbe ora turbata la tranquillità delle famiglie.

Le preferenze procedono da circostanze e motivi diversi: il luogo in cui si sta di casa o il paese da cui si viene; l'amore dei paesaggi aperti, tranquilli, riposanti, o al contrario degli orizzonti serrati, mossi, sorprendenti; il gusto del godimento sedentario o della villeggiatura attiva, i mezzi di trasporto, la durata della visita o della residenza. Il sentimento e i ricordi hanno la loro parte. Infine la stagione: o innanzi tutto, poichè non è dubbio che l'abbigliamento conferisca alla grazia, e il giudizio umano non sappia sottrarsi a ogni sorta di parvenze e illusioni.

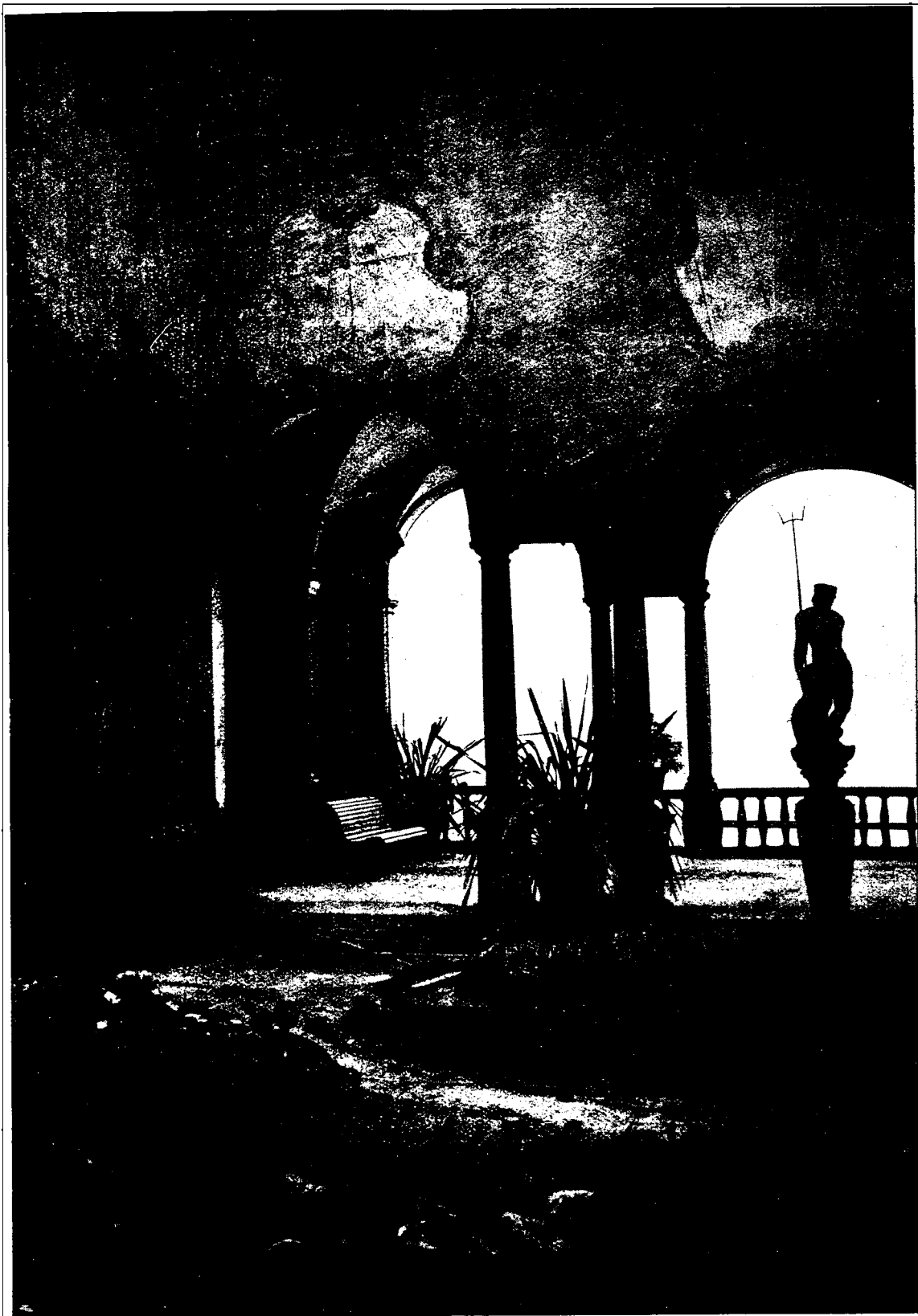
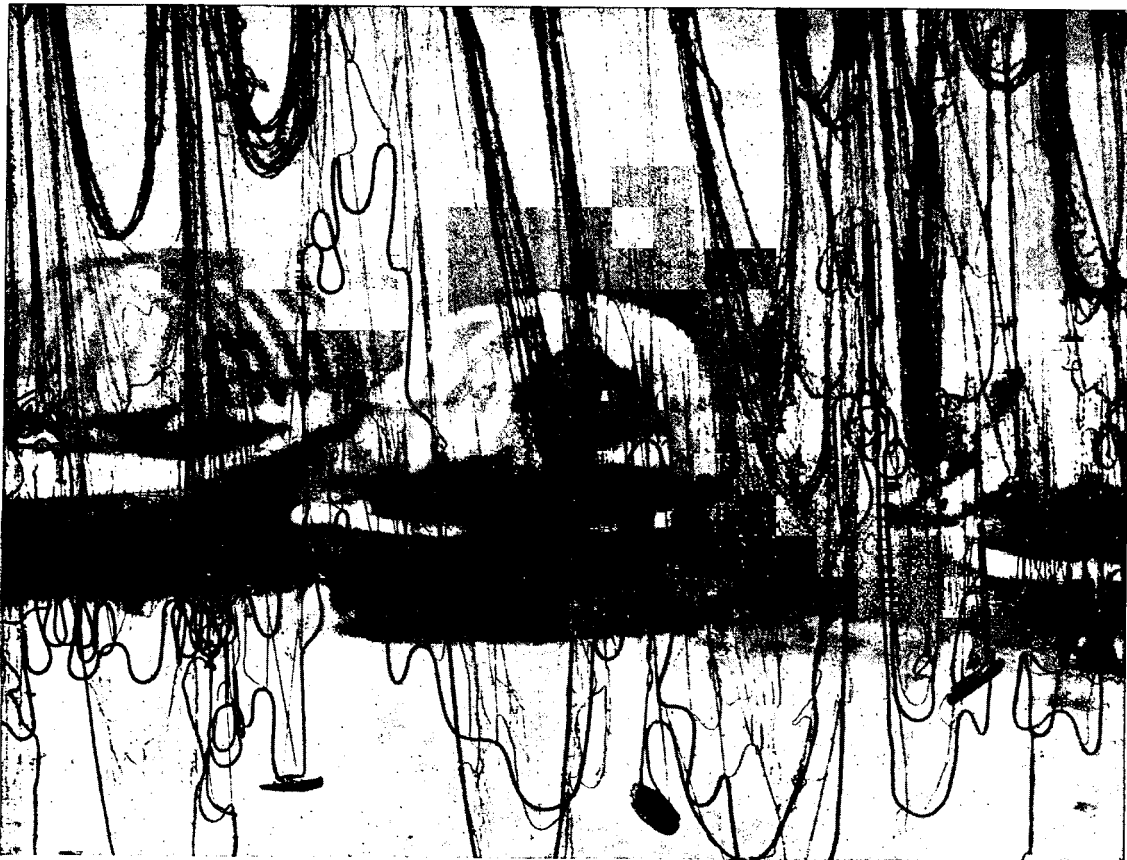
Che i Milanesi vadano sul lago di Como più volentieri che altrove è decisione logica, potendo essi farlo quasi senza uscir di città, e incontrando su quelle rive sembianze familiari. Ma non è tutta dovuta a motivo politico di evasione la rinomanza che un giorno ebbe e tuttora detiene la riva destra del lago Maggiore, che è pure la più ridente e accogliente. Le ville più fastose di quell'estrema terra piemontese sono eredità sopratutto di gente lombarda.

Il Piemontese, uomo di alta valle, di picco e di ghiacciaio, non ama molto i laghi, e a ogni modo non può distrarsi dal Verbano, per metà suo, che con un giro di macchina lo riporta su le grandi Alpi, tutte sue.

La Lombardia orientale, il Veneto e l'Emilia, piuttosto proclivi al mare, per inclinazione di terre e di gusti, quando s'han da scegliere un lago non escono naturalmente dal Garda, che tuttavia, come lontano dalle capitali, e in parte allo-

LAGO DI COMO: PRIMAVERA SOPRA GRAVEDONA. *(Fot. S. Bricarelli)*

ra non nostro — terra di confine — era un tempo non lontano il meno noto e amato. Il poeta antico, Catullo, parlava soltanto agli studenti, e di condiscendenti etere romane piuttosto che di najadi prealpine. Il poeta moderno, Carducci, era guida ai giovani verso le minacciose mura aureliane e l'arco di Tito: solo alle ore crepuscolari volgeva gli occhi stanchi verso le invitanti acque del Benaco e le sue rigogliose lavandarette. L'uno e l'altro poi si fermarono quasi alle soglie del lago. Ma si sa il potere della poesia come forza autenticatrice della natura, e quando un altro poeta, d'Annunzio, venne a stabilire su queste rive il suo eremo e il suo impero, il Benaco divenne convegno di ogni sorta di mondanità, oziosa e sportiva.

Questo per quel che riguarda la posizione dei tre laghi rispetto al viandante e al villeggiante: motivo di scelta che per il forestiero ha scarsa importanza. Allora entra in gioco la suggestione dei panorami. Il Lario, pur non trovandosi tra cime alte e famose, è il più alpino, è tutto alpino. Alle porte di Milano, esso pare immerso in un'atmosfera di altitudini. Le sue ripe lo serrano e contraggono come in uno stampo, a cui esso, torcendosi e divincolandosi tra promontori, punte e strette, tenta per tre parti sfuggire verso luoghi piani e larghi. Solo di rado le acque sue profondissime possono adagiarsi e distendersi verso un riposo di spiagge vellutate. Già il suo ingresso, la città di Como, è una breve soglia tra due alti pilastri. Poi rocce, orridi e cuspidi ardite, presentimento di lontane dolomiti. Agli altri due laghi si arriva invece per un ampio stradone, si è accolti su uno spiazzale appena ondulato, che nel lago Maggiore si prolunga da una parte sino a Stresa e dall'altra sino a Laveno, mentre nel lago di Garda si allarga a semicerchio verso le punte di Manerbio e di San Vigilio. Il lago di Como è sempre lago, anche dove i due rami coincidono. Il fiore di Bellagio resta in boccio in cima allo stelo. Altrove, il fiore del lago si schiude ed espande: nel Verbano al centro, intorno a quegli stami preziosi e stupendi che sono le isole Borromee; nel Benaco a sud, diffusa corolla da cui emerge il pistillo di Sirmione. Le opposte rive basse sono allontanate spesso dalla nebbia sino all'illusione perfetta del mare. E chi ama le linee dolci e sommesse, gli orizzonti chiari incerti e spazianti, il colore smorzato, la luce diffusa, l'effluvio che viene dal piano coltivato, il senso solare del Mezzogiorno, si

IL LAGO DI COMO DALLA VILLA PLINIANA. *(Fot. Sommariva)*

LAGO MAGGIORE: RETI E BARCHE DI PESCATORI. *(Fot. S. Bricarelli)*

fermerà ad Arona, a Belgirate, ad Angera da una parte; a Sirmione, a Desenzano, a Garda dall'altra.

Poi, s'intende, il paesaggio muta. Avviandosi verso le Alpi, anche il lago Maggiore e il Garda assumono aspetto duro e severo. Il primo tuttavia non abbandona quasi mai il sorriso inimitabile di Stresa e di Pallanza, il sogno sognato all'Isola Bella, anche dove tra Maccagno e Cannobio vuol rivestirsi di rupi e d'imponenza; poi resta sino alla fine educato e aggraziato, pur corrucciandosi e serbando qualche cipiglio di nativa selvatichezza. Il lago di Garda invece, quando si stacca dalla pianura lombarda, è più risolutamente alpino. Quella sua danza leggiadra di collinette quasi toscane, incoronate di olivi e di cipressi, s'irrigidisce negli atteggiamenti nordici di un fiordo cupo e magico. Il suo idillio mediterraneo si drammatizza. Le rupi a picco di Campione e di Tremosine, le muraglie rossastre di Limone popolano l'atmosfera di favolosi castelli. Il lago di Garda, che al vostro arrivo dal Po dischiude un proscenio scolorito e uniforme, diventa poi, con rapida e incessante volubilità di scenarii, il più vario e meraviglioso.

Alle altre difficoltà di scelta bisogna aggiungere questa: che non è semplice entro le rive dello stesso lago stabilire una graduatoria di bellezza. Nel Garda, incertezze e dubbî si moltiplicano all'infinito e vi dànno il capogiro. Una prima suddivisione generica si presenta così: luoghi ritoccati, ornati, confortati dall'opera dell'uomo, e luoghi non ancora o non in tutto contesi alla patria potestà della natura, più restii, remoti ed ermi. Dei primi sono cosparsi con profusione milionaria il Verbano e il Lario, soggiorni di lunga tradizione patrizia e artistica: gli altri è meglio cercarli nel Benaco, custode accorto di segreti pittoreschi.

I mezzi di trasporto, per chi venga solo per breve visita, per un tuffo nel paesaggio, hanno la loro importanza, in quanto l'uno o l'altro meglio consentano il godimento rapido e intenso dei panorami, l'impressione fuggitiva ma totale. Il treno corre lungo gran parte del lago Maggiore e del lago di Como, consentendo buone vedute di insieme; sul Garda è vantaggiosamente sostituito dall'automobile, che saliscendendo per i sessanta chilometri della Gardesana lo cinge in un anello sinuoso e compiuto. Quest'otto volante, che balza e si avvolge dal fior dell'acqua lungo le cimase dei torrioni, non ha l'eguale in Italia,

LAGO MAGGIORE: BAVENO E L'ISOLA MADRE. *(Fot. S. Bricarelli)*

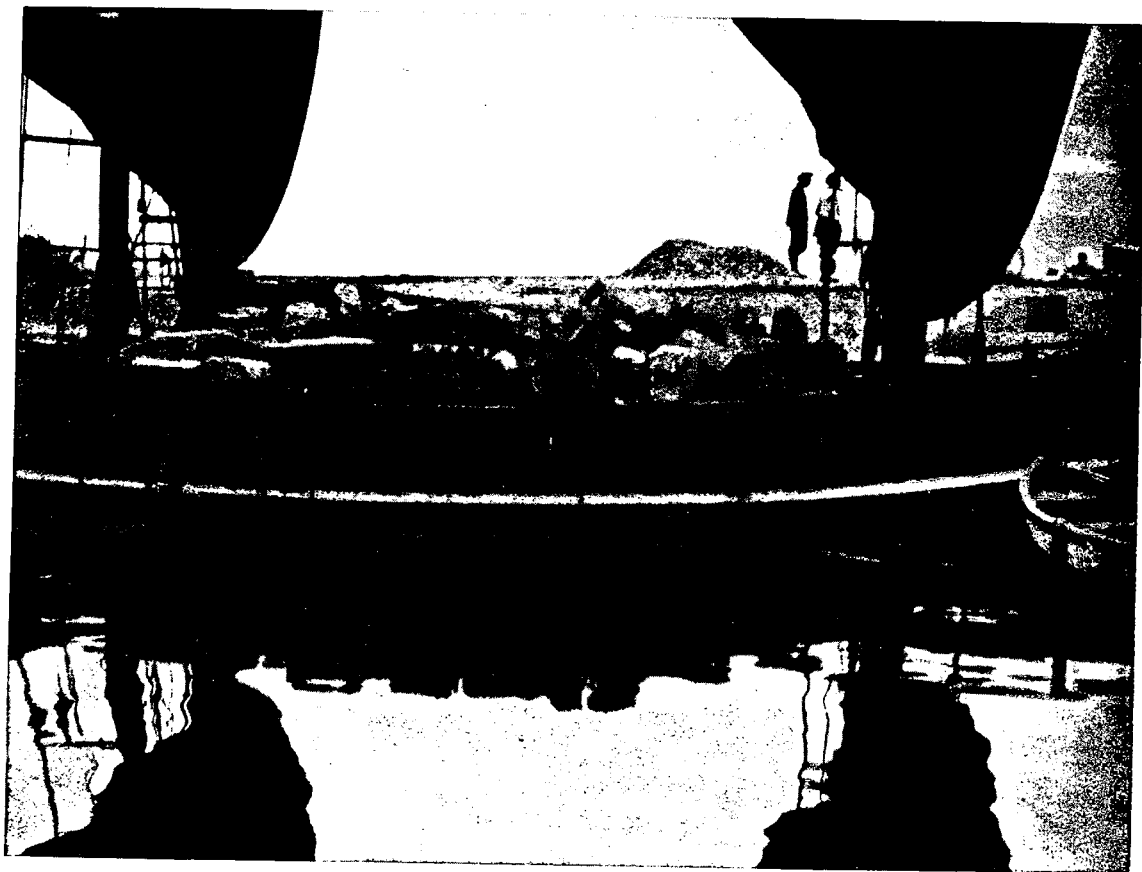
LAGO MAGGIORE: ISOLA DEI PESCATORI. *(Fot. B. Stefani)*

non so se ne abbia altrove. Il battello invece, indulgente e indolente, col suo andar ciondoloni a brevi tappe tra le rive opposte e vicine, ago che va infilando il refe della sua scia azzurra nell'occhiello di tutti gl'imbarcaderi, meglio serve gli altri due laghi, dove villaggi, ville, parchi, alberghi stanno a guardarsi dalle adorne terrazze, uno di fronte all'altro.

Per chi voglia invece fermarsi e riposare, i mezzi di trasporto contan poco; piuttosto valgono le risorse fondamentali, la varietà dei dintorni per passeggiate ed escursioni. Allora meglio affidarsi, per il piccolo cabotaggio, al lago Maggiore, che ti conduce, entro un'ora, sui mille e cinquecento metri del Mottarone, vedetta aperta contro i ghiacciai del Monte Rosa, e all'amena val Vigezzo, e al laghetto d'Orta, e alla cascata del Toce: o se vi piace, al lago di Como, sovrastato dalle Grigne e dal Legnone, entro meandri di vallette ombrose e fresche, la Val d'Intelvi, la Valassina, la Valsàssina. Per non esser da meno del suo vicin maggiore, ha anch'esso il suo Mottarone nel Generoso e il suo Varesotto nella Tremezzina. Il Benaco non offre particolari distrazioni di piccolo cabotaggio, ma tiene alle spalle il Trentino, l'Alto Adige, le Dolomiti.

Vedete dunque che per stabilire qui una scala di valori non c'è che la buona norma del gusto personale, il quale cambia da un giorno all'altro ed è soggetto a tutti gli umori del temperamento. Serve tuttavia ad alimentare le conversazioni familiari su la scelta della villeggiatura. Qualcuno proporrebbe il voto popolare, il plebiscito; ma possono essere voti ragionati e disinteressati i nomi scritti sui registri degli albergatori? Nemmeno l'elenco e l'entità delle tasse di soggiorno. Le statistiche ingannano facilmente chi non sa leggerle. Ci sarebbe la varia letteratura cosparsa su le diverse rive, se essa costituisse argomento probante e persuasivo. Si sa come gli artisti amino sopratutto i luoghi che non imprigionino entro una realtà troppo nota e riprodotta la loro imaginazione, quando pure non si affidino al luogo comune dell'opinione ereditaria. La scelta di questo o di quel luogo, per deporvi i personaggi di un romanzo o di un dramma, sia Cadenabbia o le Torbole, Ghiffa o Bellagio, Varenna o San Vigilio, spesso è dovuta al caso.

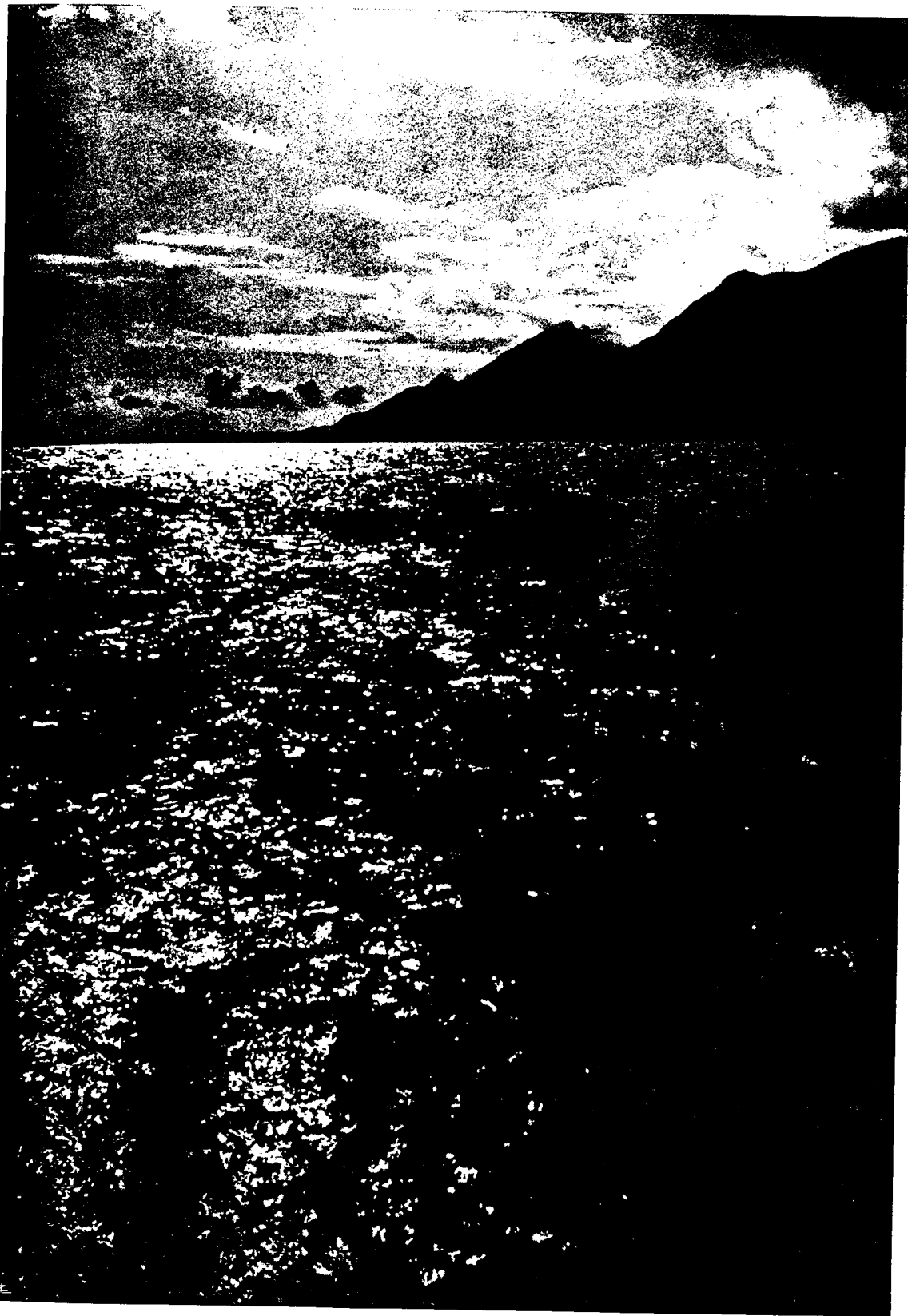
Una distinzione potrebbe esser fatta tra Italiani e forestieri, e affidarsi piuttosto al giudizio di questi che di quelli, perchè non essendo essi

IL LAGO DI GARDA NEI PRESSI DI GARGNANO. *(Fot. G. Galimberti)*

LAGO DI GARDA: IL PORTICCIUOLO DI MALCESINE. *(Fot. S. Bricarelli)*

mossi da ragioni di vicinanza o di convenienza, occasionali ed effimere, la varia loro affluenza può qualche volta definire una scala di meriti. Ma il giudizio del forestiero, cliente sopratutto d'albergo, vale solo per i luoghi più felici e fortunati. E gli altri, che spesso non han nemmen l'onore della menzione nella guida? E' poi strano come i grandi visitatori d'Italia, che sono scesi dalla Germania, abbiano evitato i laghi. Goethe, dopo esser giunto sino al Gottardo, sospirando insieme con Mignon il paese dove fioriscono i limoni, affacciatosi appena sul Canton Ticino, fece fronte indietro, e quando poi, trascorsi molti anni, si decise al gran viaggio, girò per la valle dell'Adige, e la sua breve dimora gardesana fu solo una sosta. Arrigo Heine seguì la stessa via, che senza dubbio era la più agevole, ma fermatosi a lungo dietro le belle donne e le fantasie sue ridenti e irridenti, a Innsbruck, a Trento, a Verona, di qui tirò dritto a Brescia, senza volgere nemmeno un'occhiata di là dalla fortezza di Peschiera. Forse avevan fretta, smania di sole e di Roma. E i laghi non sono stati creati per la gente frettolosa. La vita moderna infatti, attiva, intensa e varia, abbandona un poco i laghi per i monti e per il mare, luoghi più decisi e totali.

Ma è pur vero che mai come alle ore dell'azione si pensa al crepuscolo del riposo e del sogno. E la scelta allora è superflua, poichè ognuno stampa sui luoghi la propria malinconia.

Ma dunque vogliamo proprio lasciar l'articolo senza una conchiusione? Difatti, non ce ne sarebbe bisogno: prendiamo un treno, una corriera, un battello e andiamo là dove esso ci conduce. Domani sarà un altro treno, un'altra corriere, un altro battello. Le scorribande sui laghi sono giri a occhi chiusi, o socchiusi, entro il labirinto di castelli incantati. Ma noi una conchiusione vogliamo pur darla al lettore; ed è questa: che le stagioni dell'anno concilian poi i contrastanti interessi e le discordi predilezioni. Il lago di Como, in cui le ombre scendono presto e l'Adda infila correnti di nevai, è accogliente anche nei mesi più caldi, e a maggio le rose di villa Carlotta invitano a sostare. Sul lago Maggiore l'ora più dolce è l'autunno, tra il settembre di Stresa e l'ottobre di Locarno: sport, canzoni e fiori. Il lago di Garda, dove il limone fiorisce come in Riviera, profumato e solare, è un dispensatore di salute anche a gennaio.

MICHELE SAPONARO

IL LAGO DI GARDA DA TORRI DEL BENACO. *(Fot. B. Stefani)*

LA STATUA DI S. BERNARDO DA MENTONE, DINNANZI ALL'OSPIZIO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

L'OSPIZIO DEL GRAN SAN BERNARDO E I SUOI CANI

Il Gran S. Bernardo, chiamato dai Romani prima *Mons Poeninus* e in seguito *Mons Jovis,* è uno dei valichi più antichi e indiscutibilmente il passaggio più noto e popolare delle Alpi. Attraverso a questo Colle, che trovasi a 2467 metri sul livello del mare, dalla valle d'Aosta si passa nel Vallese: Aosta e Martigny sono oggi collegate da una buona carrozzabile, che nel nostro versante venne terminata solo nel 1905.

Conosciuto da tempi remotissimi, per il valico del Gran San Bernardo passarono forse i Boii ed i Lingones, quando emigrarono nella pianura padana, e Brenno (390 av. Cr.) in marcia contro Roma; vi transitarono più volte i Consoli ed i Cesari con le loro legioni (il tragitto Roma-Ginevra fu talvolta percorso in otto giorni); e successivamente, soprattutto nel Medio Evo, il valico favorì la discesa in Italia agli Alemanni e ai Burgundi, ai Longobardi e ai Franchi, nonchè ad una serie di imperatori, da Carlo Magno a Sigismondo. Il Gran San Bernardo vide nel dicembre del 1434, grosse artiglierie di Amedeo VIII dirette da Thonon a Chivasso; nel 1797 le armate rivoluzionarie francesi e dal 15 al 21 maggio 1800 Napoleone Bonaparte con un esercito di 35 mila uomini, 3 mila fra cavalli e muli e 40 pezzi d'artiglieria, a cui si erano aggiunti 6 mila montanari del Vallese, incaricati di trainare i cannoni su tronchi d'alberi, attraverso il valico ancora coperto di neve.

Sul Gran S. Bernardo fu costruito dai Romani una *mansio* od ospizio ed un tempio dedicato a Giove, quasi certamente dove ora trovasi la statua di S. Bernardo. Di questo primo ricovero non si ha più traccia, come di un altro di cui è cenno in un documento dell'imperatore Ludovico il Pio (a. 832), che riserva alla sua pietà *hospitale quod est in Monte Jovis.* Edificato sul versante svizzero (verso Bourg St. Pierre), venne in seguito (a. 859) trasferito in cima al Colle, dove Bernardo avrebbe riedificato l'attuale, dopo che i Saraceni ebbero distrutto quello preesistente. Il buon Padre aveva voluto creare un rifugio per i pellegrini che si fossero sperduti valicando il Colle, e questa missione egli affidò all'Ordine che portava il suo nome e che ancora adempie al compito assegnatogli dal Santo.

In generale, l'Ospizio si considera fondato da S. Bernardo nel 962. Data questa senza dubbio errata, se si tien conto che il pio monaco di Mentone morì nell'anno 1081. I documenti esistenti nell'Ospizio attestano, invece, che la fondazione deve essere avvenuta intorno al 1037.

Chi si reca all'Ospizio del Gran S. Bernardo non vi ascende soltanto in devoto pellegrinaggio e a scopo turistico, ma anche per veder da vicino e accarezzare i famosi cani che cercano e salva-

IL PASSAGGIO DI NAPOLEONE BONAPARTE PER IL VALICO (1800).

(Da un dipinto di data non conosciuta, ma anteriore al 1825, perchè in quell'anno l'Ospizio venne elevato a tre piani).

no, se possibile, il viandante smarrito nella tormenta e sepolto dalla valanga.

Quale l'origine di queste provvide bestie, note anche col nome di cani del Gran S. Bernardo? Quando e come furono portate all'Ospizio? Un'interessante pubblicazione della *Schweizerischen St. Bernards-Club* (« Der Bernhardiner »), non che documenti conservati negli Archivi dell'Ospizio e messi a mia disposizione, permettono di rispondere a queste domande.

L'origine del cane del S. Bernardo, che nella vicina Svizzera è considerato un vero e proprio cane nazionale (*eigentlichen schweizerischer Nationalhund*) e da taluno è detto senz'altro di « razza santa » (*heilige Rasse*), non è ancora dimostrata in modo inoppugnabile. Certamente, questo cane non ebbe i suoi progenitori in Isvizzera, giacchè mai vennero trovate, negli scavi di questo Paese, ossa di cani, mentre è noto che qui, forse più che altrove, molteplici sono i relitti fossili di altre specie di alto valore paleontologico. E neppure il *S. Bernardo* è da considerarsi originario di altra parte dell'Europa; ma i suoi inizî sono invece da ricercarsi in Asia. Il Keller, infatti, nelle sue magistrali ricerche sulle origini degli animali domestici (*Abstammung der ältesten Haustiere*), osserva che nell'antica Assiria vennero scoperte ossa di cani (attualmente esposte nel British Museum di Londra), la cui età risale ad oltre 2500 anni e i cui teschi ricordano molto da vicino quelli dei cani del San Bernardo. Le migrazioni dei popoli, condussero questo cane verso occidente; dalla Grecia passò a

UN BEL CUCCIOLONE MEDITABONDO SULLE SCALE DELL'OSPIZIO.

AMOR MATERNO...

(Fot. M. Kettel)

S. BERNARDO DA MENTONE. *(Da un dipinto del 1688)*

Roma e durante le guerre galliche, seguendo gli eserciti di Cesare, pervenne in Isvizzera, dove, avendo forse trovato condizioni ambientali favorevoli, avrebbe conservato i caratteri originarî.

Non è il caso di mettere in dubbio l'autenticità del cane del S. Bernardo a pelo raso (il tipo a pelo lungo è un prodotto relativamente recente). Che questa razza si sia mantenuta pura per millennî si spiega col fatto che le vallate svizzere, essendo in passato povere di comunicazioni, la selezione naturale esercitò una spontanea influenza nella conservazione del tipo e solo incidentalmente avvenne qualche immissione di sangue di altre razze, giunte in Svizzera nel frattempo.

Stemmi medioevali e ornamenti di elmi riproducono teste che ricordano il cane di S. Bernardo, dimostrando come il suo allevamento fosse diffuso da molto tempo. In età più recente, famiglie nobili del Bernese, del Friburghese, del Vallese, e del Waadtland ascrivevano ad onore l'allevamento di cani di questa razza; e i Rougemont, i Pourtalès, il Graffenriede, ecc., con l'istituzione di libri genealogici, crearono altrettante sotto-razze che, fino ad un secolo fa, portavano il loro nome. I *S. Bernardo* furono un tempo anche chiamati «cani Barry»: il celebre allevatore bernese Schumacher non li indicava con altro nome, attestando così che i buoni cani di questa razza, allevati nelle vallate svizzere, sono eguali ai cani dell'Ospizio, di cui faceva appunto parte il famoso «Barry».

Oggidì sono conosciuti senz'altro col nome di *cani di S. Bernardo*, «Bernhardiner», come dicono gli Svizzeri.

Si deve però all'Inghilterra il merito di aver diffuso, a partire dalla metà del secolo scorso, la conoscenza di questo cane e di averne dimostrate le attitudini e la bellezza. Intorno al 1850 gli Inglesi fecero importazioni su vasta scala, acquistando i soggetti nel Vallese e nel Cantone di Berna, e nel marzo 1863 — a Cremorne — i *S. Bernardo* furono per la prima volta presentati ad un concorso. E' certo che allora essi presentavano poca uniformità di tipo, perchè uno *standard* della razza non era ancora stato fissato. Si deve venire al 1882 per notare, con l'istituzione di una prima società di allevatori di cani di S. Bernardo, un reale miglioramento della razza, malgrado le divergenze di vedute fra i cinologi inglesi circa il tipo da preferire.

La Svizzera, di fronte all'incremento assunto dall'allevamento del cane di S. Bernardo in Inghilterra e temendo che questo animale finisse per essere inglesizzato, fondò nel 1883 la Società cinologica svizzera *(Schweizer Kynologische Gesellschaft - S. K. G.)*, e poco dopo, per opera del Kunzli, del Siegmund, di Max Liber e di altri, venne fissato dallo *Schweizer St. Bernhards Club S. K. G.* lo *standard* della razza, il quale dimostrò in modo chiaro che l'Inghilterra si era allontanata assai dal tipo originario. E così, mentre nel Regno Unito il cane di S. Bernardo perdeva a mano a mano tutta la sua rinomanza di un tempo, in Isvizzera questo cane veniva invece acquistando un'importanza di primo ordine, che si estese anche al Tirolo, al Würtemberg, al Baden e in Francia, dove si contano magnifici allevamenti, che non trascurano di ricorrere al paese di origine per l'acquisto di riproduttori d'*élite*.

Il cane di S. Bernardo ha il mantello bianco pezzato giallo o, più raramente però, giallo pezzato bianco.

UN DIFFICILE SALVATAGGIO. *(Fot. Société Graphique)*

LA VALANGA HA FATTO UNA VITTIMA. *(Fot. Société Graphique)*

Mai deve essere unicolore. Può aver pelo raso o lungo; e in questo ultimo caso esso è di media lunghezza e leggermente ondulato, non arricciato e tanto meno crespo. Il cane allevato al Gran San Bernardo è di pelo raso.

Nel 1830 si introdusse nei cani dell'Ospizio del sangue Terranova, ma i prodotti ottenuti dovettero essere presto eliminati, perchè il loro lungo pelo si sovraccaricava di neve, che ne rendeva lenti i movimenti.

Non è possibile dire con precisione quando i cani pervennero all'Ospizio ed ancor meno quando cominciarono ad essere usati per il salvataggio dei viandanti. Non vi ha dubbio che vi salirono dai fondo-valle, donati all'Ospizio da amici o ammiratori dei monaci, i quali li usavano dapprima come cani da guardia e in seguito, avendo notato in loro un meraviglioso fiuto e il senso della direzione in essi straordinariamente sviluppato, li addestrarono per la ricerca dei viandanti smarriti. Se poi provenissero dalla valle d'Aosta, come vorrebbe il cinofilo svizzero professore Heim, o dalla vicina Svizzera, come si pretende da altri, non è possibile affermare con certezza.

Ricerche recenti del priore Erw. Ch. Lugon negli Archivi dell'Ospizio dimostrano che al Gran S. Bernardo, prima della metà del XVII secolo, non vi erano cani, perchè negli *Acta Sanctorum* di Padre Rolando Viot, prevosto dell'Ordine, che vanno dal 1611 al 1644, nella descrizione dell'Ospizio e dei servizi prestati dai monaci per tenere libere le vie dei passi e per la salvezza dei viandanti, non è fatta parola alcuna dei cani. E neppure altri e più antichi documenti archiviali ne fanno cenno. Solo nell'anno 1707 è detto che « un cane fu travolto da una valanga »; ma certamente i cani allora erano allevati soltanto per la guardia.

Il primo documento che ho potuto rintracciare all'Ospizio e che fa cenno della preziosa funzione alla quale erano adibiti i cani ivi allevati, reca la data del 1755. Ne è autore J. Malet Dupan, il quale parla di *dogs* che salvavano i viandanti.

Parcy Manning di Oxford ricorda a sua volta, in un libro edito nel 1910, che il 22 agosto 1774 J. Bourrit scriveva dal

Gran S. Bernardo: «Cani di una grossezza straordinaria, addestrati al soccorso dei viandanti, sia per indicar loro la strada, sia per condurli tra la nebbia e la neve, vi sono anch'essi periti»; che J. B. de Laborde e F. A. de Zurlauben, nel 1780, dicevano dei monaci dell'Ospizio: « Essi sono accompagnati da grossissimi cani ammaestrati, che si dànno alla ricerca dei viandanti, si lasciano afferrare da essi e li aiutano a trarsi dagli imbarazzi in cui si trovano, conducendoli in direzione dell'Ospizio »; che H. B. de Saussure, nel suo *Voyages dans les Alpes*, scrive: « Accompagnato da uno o due grossi cani ammaestrati a riconoscere la strada fra la nebbia, nelle bufere, sulle alte nevi, e... quando le vittime di questi accidenti non sono profondamente sepolti sotto il bianco strato, i cani li rintracciano ».

Altre citazioni potrei ricordare, ma queste poche bastano a provare che già nella seconda metà del secolo XVIII i cani, coadiuvati dai monaci, esplicavano all'Ospizio una missione altamente umanitaria. Compito fra i più simpatici, che questi animali esercitano, sia pure in minor misura, anche oggi, sebbene i mezzi di comunicazione attraverso il Colle siano divenuti più facili e il movimento migratorio non sia più quello di un tempo.

« BARRY », UNO DEI PIU' BEI CANI DELL'OSPIZIO. *(Fot. V. G.)*

In poco più di 200 anni questi ammirevoli ausiliarî dei religiosi del Gran S. Bernardo hanno salvato più di 2000 vite umane, e la lista delle vittime del dovere è anch'essa lunga, sia fra i monaci che fra i cani.

Il cane del S. Bernardo percepisce la presenza, quando il tempo è calmo, di un viaggiatore sepolto sotto la neve alla distanza di 200-300 metri. E se il vento soffia in direzione favorevole, cioè verso il cane, l'infortunato può far sentire la sua presenza anche a tre chilometri di distanza. I cani scoprono, inoltre, un individuo sepolto da una valanga fino alla profondità di tre metri e più, e mezz'ora prima che scoppi un uragano essi dànno segni d'inquietudine e presentono la caduta di una valanga qualche minuto prima che essa si stacchi.

Affinchè i piccoli imparino il loro mestiere, vengono condotti ad una certa distanza dall'Ospizio e lasciati liberi, perchè facciano ritorno al canile con la sola sorveglianza di un cane esperto. Dopo un certo tempo imparano a ritrovar la strada anche in mezzo alla neve e alla nebbia. Quando i cani vanno in cerca dei viaggiatori escono accoppiati: uno di essi si ferma al punto dove è stato rinvenuto il passeggero e l'altro torna all'Ospizio, per poi raggiungere di nuovo la località coi soccorsi necessarî.

I cani del S. Bernardo sviluppano maggiormente la loro intelligenza se allevati con cura. E' stato scritto che i monaci incaricati dell'educazione dei cùccioli non si limitano a curarne lo sviluppo delle qualità fisiche e — diciamo così — morali, ma impartiscono ai cani anche un insegnamento spirituale *(sic)*. All'ora del pasto sono messi in fila con la propria scodella piena di zuppa: un monaco recita la preghiera, mentre i cani rimangono immobili con la testa bassa, e non uno si muove prima che sia stata detta la parola « amen ». Se qualche piccolo stordito si getta sulla zuppa prima che il *benedicite* sia terminato, il suo vicino più anziano grugnisce o lo tira dolcemente per le orecchie.

La credenza popolare che i cani portino ciascuno una borraccia di acquavite appesa al collo non risponde al vero. Talvolta essi recano, invece, qualcosa di più utile, e cioè una buona coperta di lana. L'acquavite è portata, se mai, dai monaci.

I cani sono tenuti ora in un locale costruito al primo piano nell'ala settentrionale dell'Ospizio, e vi rimangono chiusi, salvo le ore assegnate alla passeggiata quotidiana.

Fra i cani del Gran S. Bernardo che acquistarono una certa celebrità, *Barry* tiene certamente il primo posto. *Barry*, l'insuperabile fra tutti i

UNA MAGNIFICA CUCCIOLATA. (*Fot. Jullien Fr.*)

cani, il « santo del S. Bernardo », come in una descrizione entusiastica lo ha chiamato lo Scheitlin, gode meritamente ancora di una grande popolarità per aver salvato, durante la sua vita, ben 40 persone. Morto di vecchiaia a Berna nel 1814, trovasi imbalsamato nel Museo di Storia naturale di quella città.

Dagli archivi dell'Ospizio si possono trarre altre notizie non prive d'interesse, a prova della grande simpatia che in qualsiasi campo sociale hanno sempre destato i cani allevati al S. Bernardo. Per amore di brevità ne ricordo solo qualcuna.

« 1800 - Al Quartier generale di Torino, il 9 messidoro, anno 8 della R. F. una e indivisibile - Alessandro Berthier, generale in capo dell'Armata di riserva - al Priore dell'Abazia di S. Bernardo: Mi avete promesso, signor Priore, di donarmi un cane della razza di quelli del S. Bernardo. Vi prego di consegnarlo, se possibile, al mio aiutante di campo Laborde, latore di questa lettera. Vi saluto. Al. Berthier ».

Il 15 luglio 1822 Leopoldo, Granduca di Toscana, ringrazia Mr. le Prèvost dell'invio di un cane.

In seguito alla notizia che i cani del Gran S. Bernardo fossero scomparsi, il luogotenente generale Bulow avvertiva, il 14 agosto 1829, di avere inviato, a nome del re di Danimarca, due cani danesi in regalo. L'Ospizio rispondeva, il 26 ottobre dello stesso anno, ringraziando del dono, e nello stesso tempo notava che, pur avendo perduti due cani, altri ne esistevano ancora al Gran S. Bernardo, atti a conservare la razza.

Nel 1831 Aglaé Corday (*Dix mois en Suisse - Le Grand St. Bernard*) scriveva a sua volta di aver visto parecchi cani all'Ospizio. « A mia richiesta, han voluto andare alla ricerca di *Turc, Turca, Drapeau, Jupiter, Courage*, cinque giovani ed enormi cani che circondarono allegramente la tavola. *Courage* specialmente ha una fisionomia molto grave e uno sguardo severo, che non smentisce affatto il suo nome. Mi fu anche presentato un parente prossimo del famoso cane *Barry*, che avevo visto impagliato al museo di Berna ».

Esistono attualmente al Gran S. Bernardo una diecina di questi cani, ed altri se ne trovano all'Ospizio del Sempione colà aperto nel 1832 dallo stesso Ordine religioso del Gran S. Bernardo.

Ma l'opera preziosa dei cani di S. Bernardo non si limita a questi due Ospizi. Anni or sono vennero inviati nel Tibet alcuni monaci dell'Ospizio, allo scopo di studiare la possibilità di innalzare nell'Himalaya orientale un ospizio simile a quelli del Gran S. Bernardo e del Sempione. Padre Coquoz e padre Melly, nella primavera dello scorso anno, sono riusciti nel loro intento, gettando le fondamenta del nuovo importante Ospizio sull'altura di Latza, a 3700 metri. E poichè i monaci saranno raggiunti da alcune mute di cani del Gran S. Bernardo, anche sui ghiacciai dell'Himalaya questi preziosi animali inizieranno la loro opera benefica. Gli arditi viandanti del Tibet, che si avventureranno per le paurose pendici della « Regina delle Montagne », potranno allora intraprendere il difficile cammino con cuore più leggero e più sicuro. Umili e inconsci eroi, i cani si lanceranno sui ghiacciai dell'Himalaya, fiutando ogni menoma insidia, per esser pronti a salvare gli sperduti nelle spaventose bufere e a contendere alla montagna inaccessibile il maggior numero possibile di vittime umane.

Non mancano — è vero — coloro che mettono in dubbio queste generose prodezze dei cani di S. Bernardo. Per questi scettici tutto quanto si

MONACI DELL'OSPIZIO A PASSEGGIO COI CANI. *(Fot. Belin)*

dice di questi animali appartiene ormai alla tradizione, ed è quindi umano se si cerca di non sminuire un passato glorioso, anche se più vicino al mito che alla realtà. Non si conta minimamente — essi dicono — sulla iniziativa dei cani per operare i salvataggi, tanto più da quando i monaci usano gli sci.

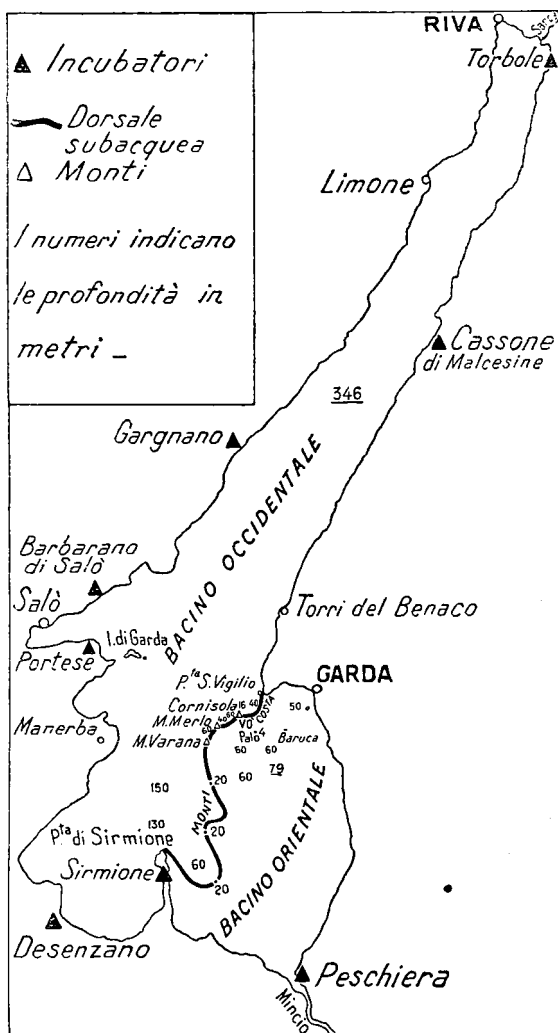
Forse qualcosa di vero esiste in questo giudizio; ma se anche i cani del S. Bernardo hanno oggi funzione più modesta di un tempo, l'Ospizio non può nè deve privarsi di questi preziosi ausiliari. Il fattaccio del maggio u. s., relativo a una bambina di 10 anni, che arrivando di notte in sci all'Ospizio col padre e due sorelle, venne dilaniata da un cane, non è motivo sufficiente per infierire contro questi inconsapevoli criminali. Il pietoso caso è dovuto o ad un accesso di follia passeggera, o a ragioni psichiche sconosciute. Ove si conoscesse la storia esatta di questo cane omicida, forse si apprenderebbe che nei suoi primi mesi di vita fu maltrattato da un fanciullo. Chi ha una certa dimestichezza con i cani non mi può dar torto.

Vi fu un momento in cui parve che le autorità cantonali svizzere avessero senz'altro deciso la soppressione dei cani dell'Ospizio. I monaci, però, non hanno mai creduto che si giungesse a tanto. « Prenderemo tutte le precauzioni necessarie per evitare un nuovo accidente, e non crediamo di essere obbligati a giungere a questo estremo, poichè i cani sono per noi utilissimi, se non necessarî, nelle nebbie dell'inverno », telegrafavano mesi or sono i monaci dell'Ospizio. Questo laconico messaggio non è forse una magnifica attestazione per i cani del S. Bernardo? Essi non hanno demeritato. Ultimamente si comunicava infatti ai giornali che nelle adiacenze del lago presto sorgerà un grandioso parco cintato, per la loro custodia. A questo fine, la presidente del *Bureau International Umanitaire Zoophile* di Ginevra, miss Linde Af Hageby, la più strenua sostenitrice della causa dei *S. Bernardo,* ha messo a disposizione del priore dell'Ospizio 15 mila franchi svizzeri. Frattanto, i cani del Gran S. Bernardo rimarranno completamente rinchiusi e sottoposti alla più rigorosa sorveglianza.

ETTORE MASCHERONI

LA PESCA NEL GARDA

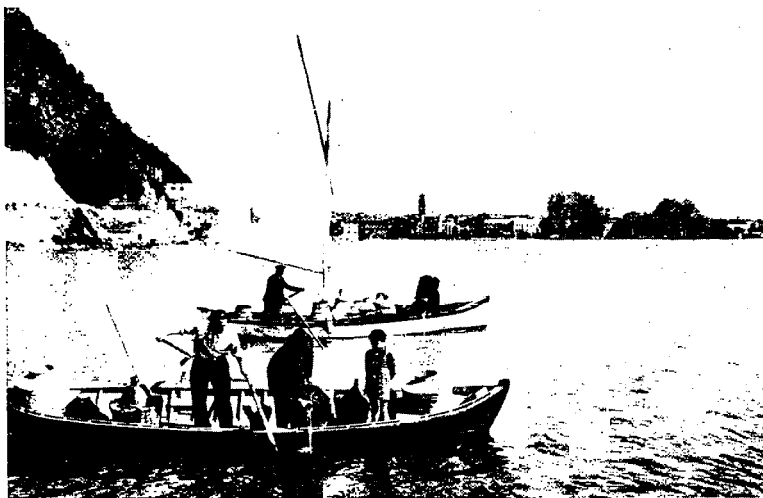
Chi naviga sui piroscafi del Garda, o percorre il lago lungo l'anello stradale litoraneo, se appena toglie lo sguardo dal grandioso scenario dei colli e delle alte vette ed osserva i paesi rivieraschi ed i pittoreschi porticciuoli, vede spesso apparire gruppetti di case tutte addobbate di tele e di reti poste ad asciugare, quando non vede queste reti ammonticchiate nelle barche pescherecce; ed allora gli viene spontaneo di domandarsi quale entità, quali proporzioni assuma la pesca in questo immenso azzurro bacino, che misura 379 kmq. di superficie, con un volume di 50.346 milioni di metri cubi di acqua. La curiosità si accresce ancor più, non vedendo che un numero limitato di barche pescherecce solcare il lago, poichè se si tolgono i pescatori dilettanti, fedeli alla canna od alla *tirlindana,* gli altri, quelli di mestiere, e sono la grande maggioranza, esercitano prevalentemente la pesca dal tramonto alle prime luci dell'alba, perchè come il transito dei pesci migratori dall'alto al basso lago è regolato dalle stagioni, così certe specie fuggono spesso la luce, per fototropismo negativo, standosene durante il giorno nelle profondità a godersi l'acqua fresca, a nutrirsi, a difendersi dai pericoli e dalle insidie della cattura.

Cospicua è la pescosità del Benaco, abitato da una ventina di famiglie ittiche. Si può dire che quasi tutti i pesci d'acqua dolce vivano e si moltiplichino in esso: dalla classica trota, che vi può raggiungere la lunghezza di un metro ed il peso di 15 ed anche 20 kg., così bella, elegante nella purezza delle sue forme e così gradita al gusto; alla modesta diffusissima alborella (aola) di pochi grammi, sulla quale i grossi pesci sfo-

LA PESCA CON LA RETE DETTA « REMATTO ». *(Fot. G. Riva)*

LA « NASSA » PER RICHIAMARE LE ALBORELLE. *(Fot. G. Riva)*

LA PESCA CON LA « BIRBA ». *(Fot. Livistarino)*

gano la loro ittiofagia; dai salmonidi ai ciprinidi, dai clupeidi agli esocidi, tutti sono in esso rappresentati, trovandovi le pasture e le profondità adatte per nutrirsi, per svilupparsi, per riprodursi. E poichè è notorio, ad esempio, che il carpione ama le profondità, mentre il luccio, la tinca, l'alborella preferiscono la zona litoranea e la trota e l'anguilla la zona subacquea intermedia, trovandovi ognuno il cibo preferito, così la conoscenza delle zone dice al pescatore dove può dirigersi con successo. La lunga secolare esperienza tramandata da padre in figlio, le ricerche di appassionati studiosi, di cui il Garda fu sempre ricco, e i metodici scandagli eseguiti, consentono ormai una tale conoscenza della platea sommersa, che si sono potute identificare persino le tradizionali località dove i pesci, vestiti della livrea di nozze, depongono le uova all'epoca degli amori. Grande contributo ha portato a questa conoscenza la bella carta idrografica del Benaco edita dal R. Istituto Idrografico della Marina, dalla quale anche il profano rileva come il Garda sia nettamente diviso in due bacini, oserei dire in due laghi, separati da una dorsale subacquea che va dalla Punta di S. Vigilio alla penisola di Sirmione. Il bacino orientale è a fondo basso e non supera, nel punto massimo, i 79 metri di profondità ed è il più pescoso; mentre quello occidentale, che si sviluppa da Desenzano a Riva per 52 km., è più profondo, toccando al largo di Castelletto di Brenzone i 346 metri di profondità, la massima del lago. In quest'ultimo bacino vivono prevalentemente i salmonidi, e l'alosa (sardella) vi dimora per mesi; ma quando si appressa l'epoca destinata all'atto riproduttivo, lasciano le profondità in cerca del letto nuziale più adatto,

compiendo vere e proprie migrazioni, lungo tradizionali itinerarî. Allora questi pesci passano anche da un bacino all' altro in cerca della riva ghiaiosa, o dell' erba, oppure della roccia, ogni specie preferendo un letto determinato. Perciò il Garda va considerato come una unità ittiologicamente inscindibile e, pur appartenendo a tre provincie, unico ne è l'organo tutore e regolatore della pesca, che provvede al rispetto dei regolamenti intesi a impedire la distruzione del patrimonio ittico e ad accrescerne la pescosità, dando impulso alla fecondazione artificiale che si compie in sette incubatori dipendenti da questo Ente chiamato *Consorzio per la tutela della pesca*. Oltre agli incubatori del Consorzio, ne esiste pure uno fiorente, governativo, a Peschiera. In essi vengono raccolte ed allevate le uova di salmonidi, che dal punto di vista alimentare e commerciale sono i pesci più pregiati d'acqua dolce; e, precisamente, nell'incubatorio di Torbole, che è il più antico, poichè risale al 1879, si allevano le trote; in quello di Cassone di Malcesine i carpioni ed in quelli di Barbarano di Salò, di Portese, di Sirmione, di Desenzano, di Gargnano i coregoni. Portano i pescatori innumeri uova a questi incubatori, dove vengono fecondate artificialmente e incubate, e dopo un congruo periodo di tempo, in relazione alla temperatura dell' acqua, che per le trote può raggiungere i due mesi, ne escono i neonati, che vengono seminati nel lago; e queste semine hanno sempre un carattere di singolare festività, perchè fatte alla presenza di appassionati, di curiosi e delle scolaresche, a scopo di propaganda ittica. Tale allevamento dà luogo a ben pochi scarti ed è quasi totalitario, mentre nella riproduzione naturale, in acque libere,

SEMINA D'AVANOTTI DI TROTA E COREGONE PRESSO RIVA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

LA SEMINA DELLE TROTE NEL GOLFO DI SALÒ. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

LA SEMINA DELLE TROTE NEL FIUME SARCA *(Arch. Fot. T. C. I.)*

LA MUNGITURA DELLE UOVA DI TROTA, CHE VENGONO PORTATE AGLI INCUBATORI. LA PRIMA FOTOGRAFIA E' STATA PRESA A PESCHIERA; LA SECONDA, A TORBOLE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

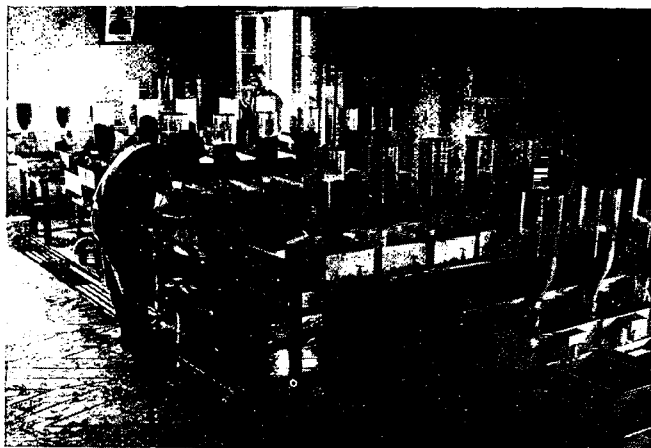
si calcola una perdita dell'80 per cento, dovuta al fatto che essa non ha luogo, come è noto, per accoppiamento dei sessi, ma per deposizione delle uova da parte delle femmine in apposite località. Molte uova si perdono non essendo fecondate dai maschi, i quali in numero vario seguono le femmine, ed altre molte divengono ghiotto pasto dei pesci adulti. La natura ha cercato di rimediare a ciò opponendo il numero alla distruzione, ed infatti ogni femmina depone da 2-3 mila a 600-700 mila uova, secondo la specie a cui appartiene. Ma ormai la fecondazione artificiale si è imposta, e su di essa si imperniano gli sforzi diretti a rendere fertili e redditizie le acque interne. Nell'ultima annuale campagna ittica, e cioè dall'ottobre al gennaio, questi incubatori del Consorzio del Garda raccolsero ben 30 milioni di uova di coregone, oltre un milione di uova di trota e 760.000 di carpione.

Queste cifre, alle quali vanno aggiunte quelle della Sezione di Peschiera del R. Stabilimento ittiogenico di Brescia, dànno già un'idea dell'importanza dei ripopolamenti del Garda; ma se ad esse si aggiunge il numero dei pescatori con licenza (circa un migliaio), quello degli attrezzi e delle reti autorizzate, che sono di trentacinque tipi, ed infine la cifra relativa al pesce pescato, che si valuta a poco meno di mezzo milione di chilogrammi per anno, si può ben concludere che il Benaco dà un rispettabile contributo all'alimentazione del paese, valutabile alla bella cifra di 4-5 milioni di lire.

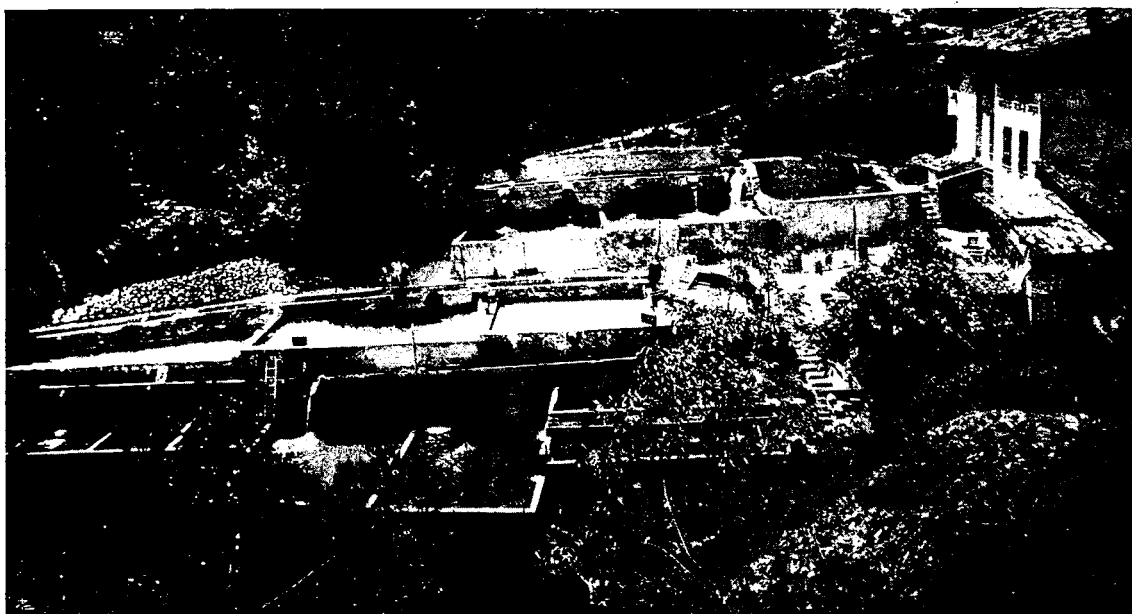
Per quanto sia oltremodo difficile il rilevamento dei dati statistici della pesca, e pur considerando questi dati come approssimativi, risulta da essi che il Garda è in testa a tutti gli altri laghi italiani per la qualità, raggiungendo il maggior numero di trote e carpioni, pesci fini senza difetti, ed il maggior numero di anguille.

La trota lacustre vi cresce, infatti, molto bene: « Vengono prese, dice Goethe, nel suo immortale *Viaggio in Italia*, vicino a Torbole, nel punto in cui il fiume discende dai monti e che esse tentano di risalire a ritroso. L'Imperatore ritrae da questa pesca mille fiorini di solo affitto ». Questo diritto esclusivo di pe-

sca ancora esiste, come ne esiste un altro demaniale a Peschiera, dove il lago si fa fiume; le trote vi discendono nel tardo autunno, seguite dai maschi, per qualche chilometro a deporre le uova. In queste due località si usano le *arelle*, fitta siepe di graticci precludenti la marcia delle trote, mentre nel lago spesso si prendono con gli ami provvisti di un pesciolino metallico, che serve di richiamo alla loro voracità. Questi ami sono attaccati alla *tirlindana*, attrezzo costituito da un lungo filo di diecine di metri, che opportuni piombi consentono di calare e mantenere ad una certa profondità. Il filo segue l'andare della barca ed il pescatore sente dallo strappo se il pesce ha abboccato.

Se la trota, come è noto, è diffusa in tutte le acque dolci, quello che costituisce invece un privilegio esclusivo, una specialità del Garda, è il *carpione*, che da secoli rappresenta la fama di questo lago. Alcuno assegna questo salmonide alla famiglia delle trote; ma esso se ne differenzia, fra l'altro, perchè non risale i fiumi per riprodursi, e va in amore non una, ma due volte l'anno, nel tardo autunno ed in estate. Inoltre, non raggiunge mai il peso di un chilogrammo e la sua lunghezza non arriva che raramente al mezzo metro. Quanto alla sua bontà, basterà ricordare l'esclamazione di Heine nei *Reisebilder:* « Restare senza carpioni è un grande male, il

INCUBATORIO DEI COREGONI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

INCUBATORIO DEI CARPIONI, A CASSONE DI MALCESINE. *(Fot. G. Riva)*

INCUBATORIO DI BARBARANO DI SALÒ CON VASCHE D'ALLEVAMENTO. *(Fot. G. Riva)*

PRONTI PER CALARE LE RETI... (*Fot. Livistarino*)

più grande forse, dopo quello di perdere la coccarda nazionale ». Ed ancora: « Ma che giovano tutti gli allori di questo mondo senza carpioni »! Lasciamo pure da parte lo spirito caustico di cui va famoso questo grande, certo è che tutta una letteratura ed una legislazione si è creata nei se-

S. A. R. IL DUCA DI GENOVA IN VISITA ALL'INCUBATORIO DEL R. STABILIMENTO ITTIOGENICO DI BRESCIA.

coli attorno a questo salmonide, che la Serenissima teneva riservato per la mensa dei Dogi, mentre gli Imperatori d'Austria scendevano al Garda per assistere nell'alto lago alla sua pesca. Al carpione si attribuiscono perfino origini divine, poichè si favoleggiò che si nutrisse di pagliuzze d'oro! E' un pesce che ama le profondità, ma all'epoca degli amori si innalza per scendere a branchi dal nord al sud del lago, che poi risale, ed in questa marcia diviene facile preda di grandi reti, le *antane*, che gli sbarrano il passaggio, tanto che si è dovuto, in certi mesi dell'anno proibirle, per non distruggere la specie di questo pesce esclusivamente italiano. Fra i salmonidi, va ricordato anche il *coregone*, importato dai laghi svizzeri in epoca recente, del quale si fanno abbondanti pesche nella parte meridionale del lago di Garda.

La famiglia ittica che dà il maggior numero di esemplari è quella dei ciprinidi, con la carpa (bulbero), detta il gigante del Garda, potendo raggiungere i 30 kg.; la tinca, che può deporre fino a 800.000 uova; il solitario barbo, che vive nelle grotte; il cavedano, il vairone, la scardola e la svelta alborella, che supera tutti per quantità. Caratteristica è la pesca delle alborelle, che a maggio e giugno si incamminano innumerevoli, a branchi tali da togliere la trasparenza alle acque, verso le rive ghiaiose che l'astuto pescatore pre-

IL PORTICCIOLO PESCHERECCIO DI LIMONE SUL GARDA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

para ben pulite, per invogliarle a sostare. Trovato il letto di loro gradimento, vi accorrono a frotte al tramonto e vi sostano tutta la notte per deporvi le uova. Il pescatore cala allora nel lago, perpendicolarmente all'esterno della riva, delle tele alte un metro e munite alle estremità di due *bertavelli*, in modo da chiuderle contro la riva. Al mattino, deposte e fecondate le uova sulla spiaggia, questi pesciolini se ne vanno, spinti dall'istinto direttivo, verso il lago, e trovando l'unica apertura delle tele dove è posto il *bertavello*, vengono da esso catturate. Il *bertavello* è una rete a forma di cono, lunga da due a tre metri, divisa in camere comunicanti, in guisa che il pesce una volta entrato non ne può più uscire. E' questo un sistema di pesca tradizionale ed assai razionale, perchè il pesce viene catturato quando ha già compiuto la sua funzione riproduttiva; infatti, dopo otto giorni si vedono già guizzare sulla spiaggia i neonati. Alle volte, sul finire della stagione di frega, per richiamare alla riva le ritardatarie si usano le nasse, specie di canestri di vimini contenenti alborelle che servono da richiamo. Le alborelle si mangiano fresche fritte, e sono assai gustose; però, si usa anche — specie sulla sponda veronese — di farle essiccare al sole sopra graticci. I pescatori le mangiano, poi, l'inverno, con le olive pure essiccate: cibo davvero magro, come magra è la stagione invernale per il pescatore, che nulla prende e passa il tempo a rattoppare le reti.

Grandi nemici delle alborelle sono i lucci, che le divorano in gran numero. Nemmeno lo spinarello, il più piccolo pesce del Garda, si salva dalla voracità del luccio, pur avendo a propria

LO STABILIMENTO ITTIOGENICO DI PESCHIERA, ALL'IMBOCCO DEL MINCIO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

PESCAIA DI TROTE NEL SARCA. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

nel lago e forma un cerchio intorno ad esse, chiudendola nella parte inferiore. I pescatori tirano, poi, man mano la rete, cercando di restringere sempre più il cerchio, fino a che il fondo del catino viene a galla, tutto luccicante dei pesci imprigionati. La pesca col rematto o col remattino è molto in uso in ogni ora del giorno, e quando si vedono sul lago due barche accoppiate da grandi fasci di reti o si osservano alla superficie dei galleggianti — di solito dei sugheri — non si sbaglia pensando che si pesca col rematto, col quale si prende, oltre l'alosa, qualunque specie di pesce.

La pesca dell'alosa va considerata come l'inizio annuale della pesca. Comincia in primavera, quando il pescatore riprende vita e lena, dopo la carestia invernale; perciò il suo apparire è accolto con festa nei paesi prevalentemente pescherecci, come Sirmione, Garda, Portese, Torri; con essa vengono i primi guadagni e il suo esito è di buon augurio per la stagione.

L'alosa è un pesce che va mangiato fresco e che fuori acqua muore subito. Si fanno alle volte essiccare al sole, lungo la riva, appese ad un filo; poi vengono salate e compresse in barili, sotto olio di oliva, poichè sul Garda non esiste un'industria per la conservazione del pesce. Anche l'anguilla, il murenide che non si riproduce nel lago, ma vi rimonta dal mare e abbonda nella parte bassa del lago, sui fondi melmosi e fangosi, si pesca, come la tinca e la carpa, con gli arconi, con gli ami, e di notte con la fiocina, un ordegno fatto a guisa di tridente, che viene lanciato con maestria dal pescatore in bar-

difesa i suoi aculei. I protettori della piscicoltura non amano il luccio e ne sconsigliano la fecondazione artificiale; ma il Garda è pieno di lucci, che si pescano in ogni stagione, e quando il pescatore non ha altro da mangiare, vive di esso, perciò viene chiamato il *pane dei pescatori,* e non ostante le molte lische, ha carne saporita, e se ne fa una larga esportazione in Francia ed in Inghilterra.

Altra pesca stagionale oltremodo caratteristica è quella delle alose (sardella) della famiglia dei clupeidi, le quali, a seconda dell'età, vengono chiamate col nome di scarabine, sardelle ed agoni. Quest'ultima è la più grande e può raggiungere il quarto di metro. Salgono le alose dal fondo del lago nell'aprile e in grandi sciami si dirigono verso la Secca del Vo, nel bacino orientale, che si può considerare come il più importante dei monti subacquei e che culmina al Palò del Vo, dove la profondità del lago non raggiunge i quattro metri. Il Vo è il loro luogo classico di frega e di transito, e là vengono catturate col *rematto,* nome che trae la sua origine da *rete matto,* perchè alle volte dà abbondantissima pesca, altre invece pesche nulle. E' una rete molto diffusa, fatta a catino, che può raggiungere la lunghezza di 400 metri e l'altezza di 50: quando il pescatore vede un branco di alose, la getta

ca, ed è anch'essa venduta, appena pescata, agli incettatori, i quali ne forniscono i mercati delle città vicine e lontane, che assorbono la quasi totalità della pesca del Garda, per cui non è raro il caso di trovare i paesi rivieraschi sprovvisti di pesce, cosa del resto che avveniva anche in altri tempi; tanto è vero che il Consiglio Generale della Riviera chiedeva la facoltà, nel 1645, di recarsi « ai piedi di Sua Santità per ottenere licenza di poter nelle Vigilie e Tempore li habitanti di questa Patria mangiare ovi et laticini », per mancanza di pesce.

UN BEL PIATTO DI COREGONI E UN BEL CESTO DI CARPIONI. *(Fot. G. Riva)*

L'esercizio di tutta questa attività peschereccia non è interamente libero; esso trova dei limiti nella imposizione di periodi di divieto, che coincidono con l'epoca della riproduzione, e nella proibizione dell'uso di metodi, di reti e di attrezzi distruttori. Altra limitazione consiste nell'esistenza di zone del lago soggette a diritti esclusivi di pesca, diritti di origine feudale in possesso del demanio, dei Comuni ed anche di privati o di antiche Corporazioni, come quella degli *Antichi*, originarî dei comuni di Garda e Torri. Contro di essi si accaniscono i liberi pescatori, i quali considerano l'acqua, come il sole, una cosa di tutti, e note sono le secolari contese a questo proposito. La moderna tendenza è di limitare questi diritti, e la legislazione fascista sta appunto operando una revisione di essi, al duplice scopo di far decadere quelli non appoggiati a titoli legittimi o non esercitati, e di imporre ai proprietari di quelli vigenti l'obbligo di provvedere ad opere di ripopolamento, affermando con ciò la funzione sociale della proprietà, la quale non può consentire che le acque restino incolte. Ragioni giuridiche ed economiche fanno sì che questi diritti ancora sopravvivano, ma limitati sono quelli di una certa estensione e che si internano nel lago per due o tre tiri di balestra (ogni tiro di balestra è ragguagliato a 170 metri); i più si esercitano lungo le rive e si internano nel lago per pochi *passi di pescatore* (lunghezza equivalente all'apertura di braccia, da una mano all'altra) e si riferiscono prevalentemente alla pesca delle alborelle. Ma il Garda è, per fortuna, tanto grande, ed ha nelle sue acque tale ricchezza ittica, che vi è davvero posto per tutti, per i pescatori dilettanti e per quelli di mestiere, per i liberi pescatori e per i detentori di diritti di pesca. Quel che soprattutto si deve ottenere è, invece, un intelligente sfruttamento delle sue acque, perchè se nessuno contesta che i pesci sono fatti per essere pescati e che è inutile una sterile ittiofilia, è altrettanto vero che non bisogna distruggere la generazione nell'individuo, ma consentire ad esso almeno una prima riproduzione, se vogliamo conservare al lago una continua, efficiente consistenza ittica.

ITALO BONARDI

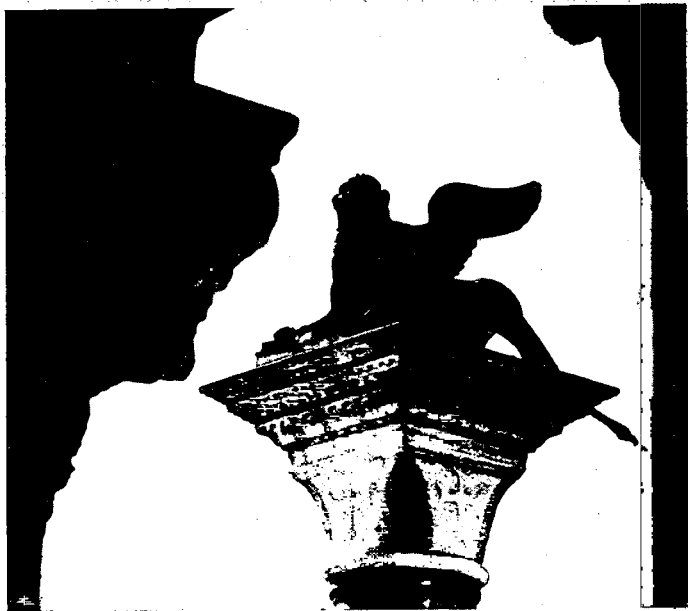
RESTAURI A VENEZIA

Venezia offre un insieme di problemi veramente singolari a chi sia ad un tempo desideroso di veder conservato integro il patrimonio di bellezza in essa accumulato dai secoli e comprenda le necessità incalzanti della vita moderna.

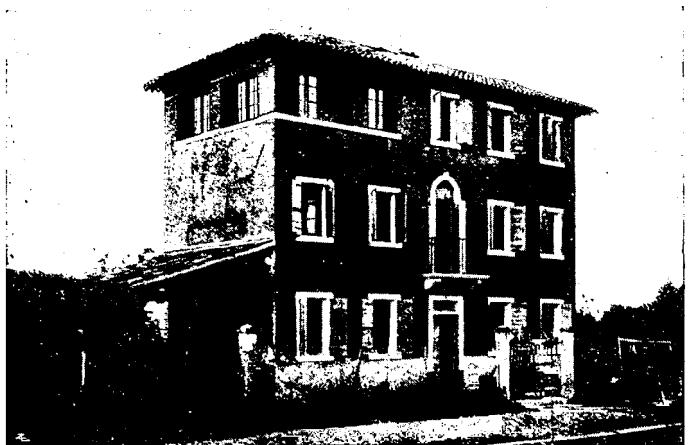
La sua singolarità non consiste soltanto nel valore dei molti e pur magnifici monumenti — come appunto avviene altrove — ma si esprime nel suo insieme, dove mirabilmente si fondono opere di pura bellezza con la varietà fantastica e talvolta irreale del paesaggio, il quale, fatto di luci e di riflessi, sembra perdere ogni consistenza e trasfigurarsi in forme di alta poesia, pur valendosi di motivi poverissimi.

A conservare ed accrescere la bellezza di Venezia non basta quindi restaurare e ridar vita ai singoli monumenti, ma è necessario non turbare lo stupendo ambiente in cui essi vivono, pur compiendo quel minimo di opere nuove necessarie alla vita moderna, dalla quale Venezia non può e non deve straniarsi.

Incessante è dunque il lavoro di restauro, non solo per il numero e le particolari condizioni in cui sono sorti e vivono i monumenti veneziani, ma anche per le vicende politiche ed economiche che nel secolo scorso determinarono l'abbandono di palazzi, il decadere di scuole famose e di chiese magnifiche.

Oggi, sia pur lentamente, rinasce anche nel ceto medio — su l'esempio di Roma — la coscienza dell'immenso valore che ha, per un popolo in cammino, la tradizione: si riaccende così il desiderio di conoscere i nostri edifici monumentali e nell'amore per essi si va superando la vieta divisione fra grandi opere d'arte

« CAPITELLO » DI CAMPO S. BARTOLOMEO. *(Fot. Ferruzzi)*

CASE LUNGO IL CANALE DI TORCELLO. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

VECCHIA CASA LUNGO IL CANALE DI TORCELLO. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

VECCHIA CASA A MAZZORBO. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

e quelle che si dicevano minori, si comprende e si apprezza lo sforzo che tende a rimettere in valore piccole costruzioni che non soltanto coi monumenti maggiori hanno un legame, ma ne risuscitano anche il naturale ambiente.

Chi va a Torcello, attraverso l'ampia e silenziosa distesa lagunare, incontra oggi, immerse nel magnifico paesaggio, che è tutto uno svariare di luci diffuse, vecchie case le quali con la semplice riapertura di finestre accecate e il loro antico colore rianimano quei luoghi, preparando così lo spirito a meglio sentire e comprendere, poco dopo, i famosi monumenti bizantini.

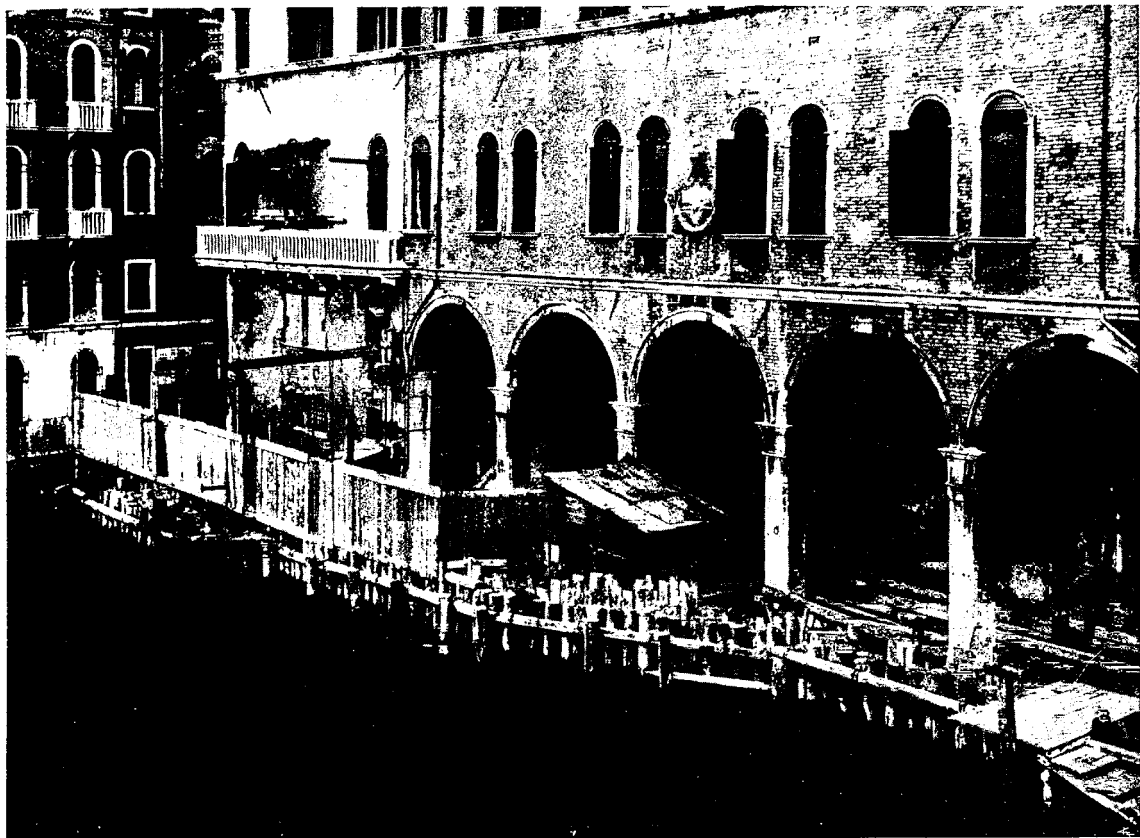
A Venezia, nel campo di S. Maria Mater Domini, che ha ispirato l'arte magica di Marius Pictor, tutto un lato antichissimo rivive nelle finestre gotiche e nella quadrifora bizantina riaperte. Presso il ponte del Paradiso, un'altra quadrifora ora si lega nella rinata sua agile struttura con l'aereo traforo che abbraccia e protegge l'imbocco della calle, e un'altra triforetta del campo S.S. Filippo e Giacomo si mostra nella semplice eleganza delle sue sagome. La magnifica casa Venier, specchiantesi nel rio dell'Arco, una delle più pittoresche di Venezia (Beppe Ciardi la scelse a fondo del suo dipinto « Le Marionette »), oggi si mostra nel fascino antico con tutte le sue ogive riaperte, che hanno ridato alla costruzione il gioco del suo maschio chiaroscuro, un tempo ingentilito da decorazioni quasi oramai scomparse.

E nelle calli e nei sottoportici, vecchi abbandonati « capitelli », ingenua espressione di fede e di arte popolare, vengono posti nuovamente in onore, risuscitando, specie la sera, con i loro piccoli lumi, una pittoresca nota veneziana.

Ma la città lagunare è stata sempre, nell'arte e nella storia, rappresentata dalla Basilica di S. Marco, che da tanti anni, per le vigili e sapienti cure del suo Proto, sta rifacendo robuste ossa sotto l'immutata e magnifica veste marmorea e musiva, alla bellezza della quale non sappiamo se maggiormente ha concorso il gusto dei costruttori o la magica arte del tempo.

LA MADONNINA DI TORCELLO. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

CASA BIZANTINA AL PONTE DEL PARADISO. *(Fot. Ferruzzi)*

CAMPO S. MARIA MATER DOMINI. *(Fot. Ferruzzi)*

IL FONDACO DEI TEDESCHI. *(Fot. Ferruzzi)*

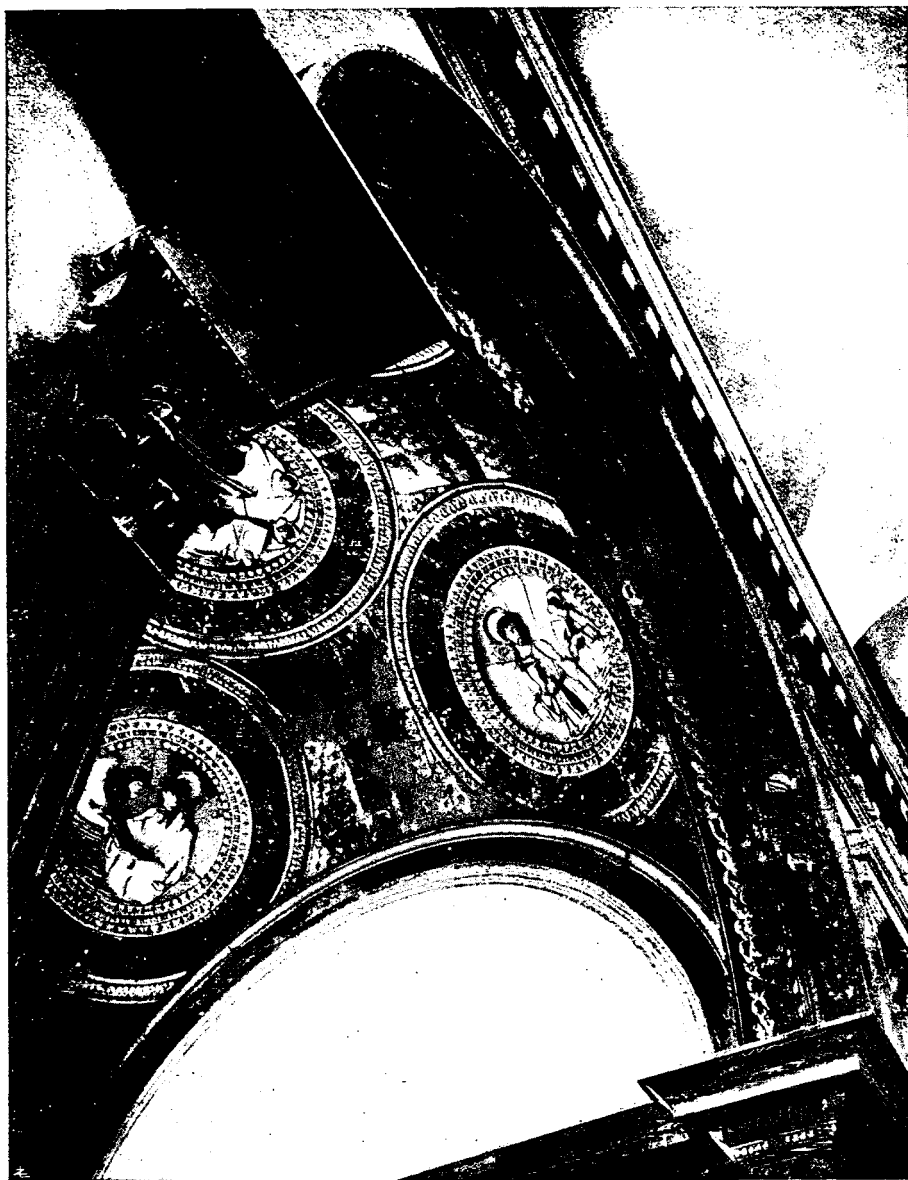
Anche un'altra opera famosa per fascino di storia e di architettura, il Palazzo Ducale, va completandosi nelle sue sale e nelle sue raccolte: ogni anno, si può dire, si aggiunge a quel complesso imponente qualche cosa che par nuovo, e che era invece semplicemente ignorato.

Chiese magnifiche sono riaperte a conforto dei fedeli e per l'ammirazione degli studiosi: così come quella di S. Giobbe, nella quale, prima che in ogni altra, fiorirono in tutta la loro delicatezza la scultura e la decorazione di Pietro Lombardo, del Rosellino e dei Della Robbia; così quella della Madonna dell'Orto che, libera da infelicissime aggiunte di un falso gotico fine ottocento, può finalmente accogliere, placata, l'ombra del Tintoretto, là, con i suoi, ora degnamente sepolto, mentre il suo spirito più che mai vive nella prodigiosa opera che orna ed esalta quella magnifica costruzione.

Altra chiesa riaperta è S. Stae (S. Eustachio), la quale, dopo essenziali opere di restauro, si mostra ora fantastica e fastosa nella facciata, chiara e lineare nel suo interno ed accoglie una superba ed interessantissima serie di dipinti settecenteschi.

S. Polo, col soffitto carenato in legno, con le biforette medioevali riaperte, con le navi ritor-

CASA VENIER SUL RIO DELL'ARCO. *(Fot. Ferruzzi)*

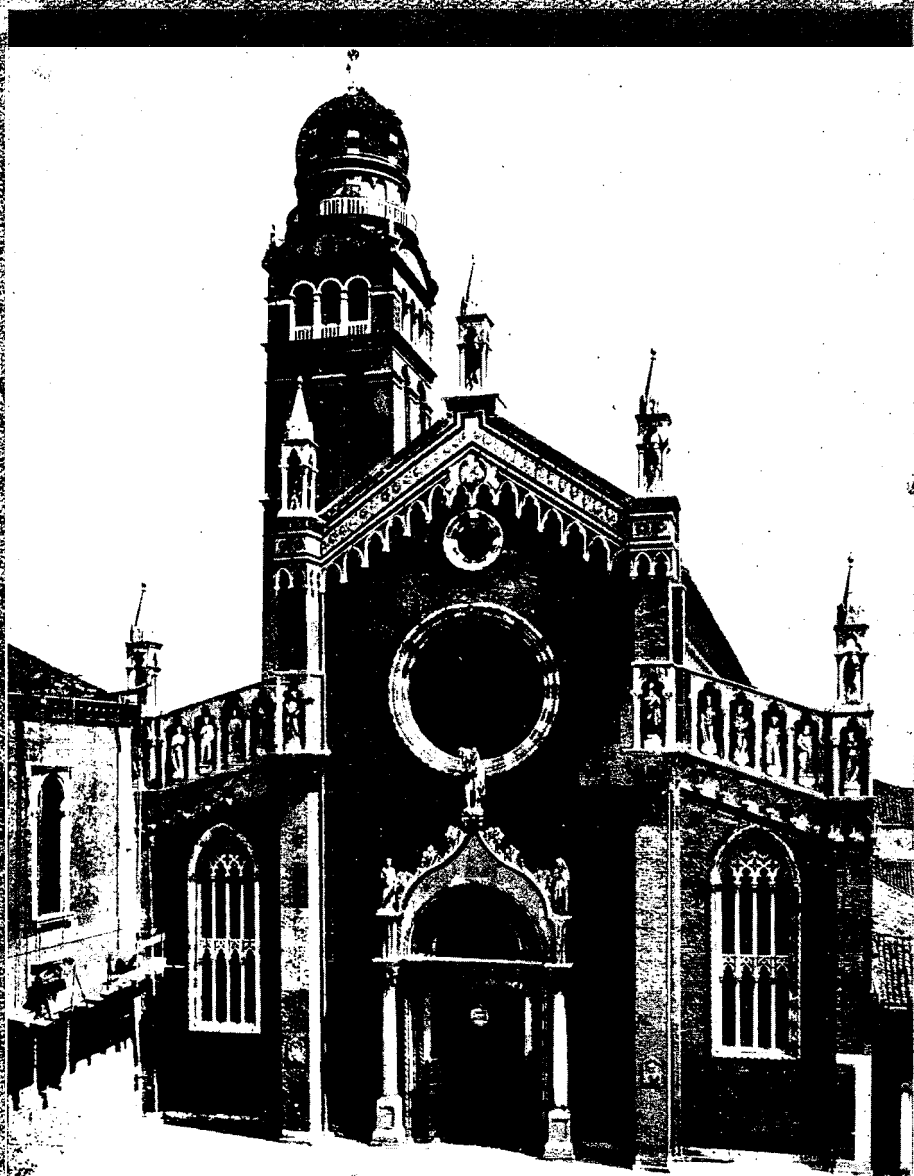
S. GIOBBE: LA CAPPELLA DEI MARTIRI.

(Arch. Fot. T.C.I.)

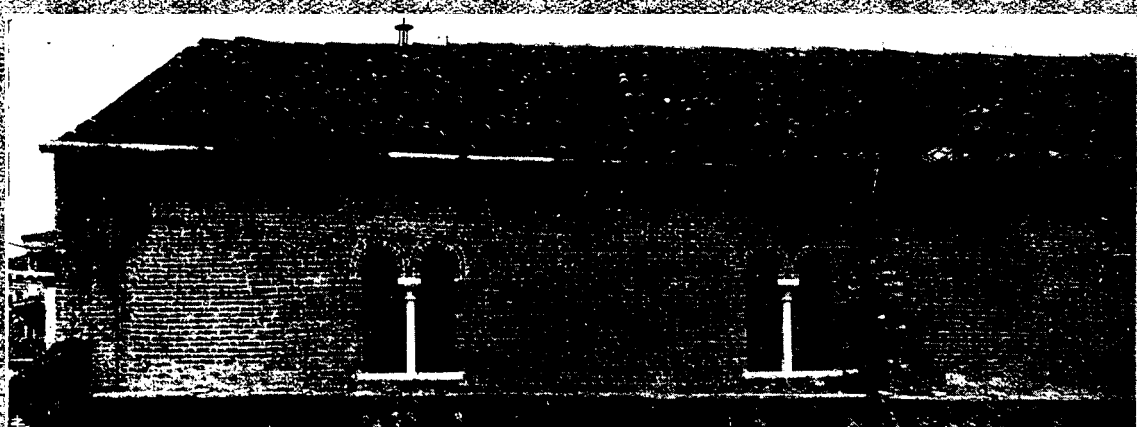
nate alle sobrie antiche strutture, attende solo la resurrezione dell'oratorio, per il quale Tiepolo dipingeva la famosa *Via Crucis*, ora ai Frari.

S. Sebastiano, uno dei monumenti più cospicui della pittura veneziana del Cinquecento, dove la magnifica arte di Paolo, iniziata nella sacrestia, si svolge e si conclude in un ciclo stupendo, in cui fantasia e decorazione sono una cosa sola col colore, ha avuto restauri di carattere conservativo, mentre si stanno escogitando difficili provvedimenti per gli affreschi guasti e corrosi.

Se S. Giacomo di Rialto, che ha ancora colonne e capitelli attribuiti agli inizi del secolo XI, ritrova l'antico suo aspetto; se S. Vidal, consolidato il suo campanile, sta rafforzandosi nell'ossatura del coperto e delle murature; se adattamenti e restauri hanno permesso di ricollocare nella sacrestia di S. Marziale il magnifico *Tobiolo* del Tiziano, la Cappella del Rosario che, nel ricordo di Lepanto, intimamente lega il sentimento della fede all'amor di patria, sta risorgendo dalle rovine dell'incendio del 1876, per esser consacrata alle nuove fortune d'Italia.

Passando agli edifici di carattere civile, dobbiamo anzitutto ricordare la Ca' d'Oro, la miracolosa, aerea costruzione che il Contarini eresse, valendosi largamente dell'ossatura e della decorazione preesistenti nella Domus Magna Zeno. La facciata, tutta sconnessa, ha richiesto delicatissime opere di consolidamento e di collegamento, che ora assicurano la stabilità di quella parte preziosa del fantasioso edificio.

MADONNA DELL' ORTO:
LA FACCIATA.

(*Fot. Ferruzzi*)

S. POLO: LE BIFORETTE ROMANICHE (*Arch. Fot. T. C. I.*)

S. STAE (S. EUSTACHIO): INTERNO.

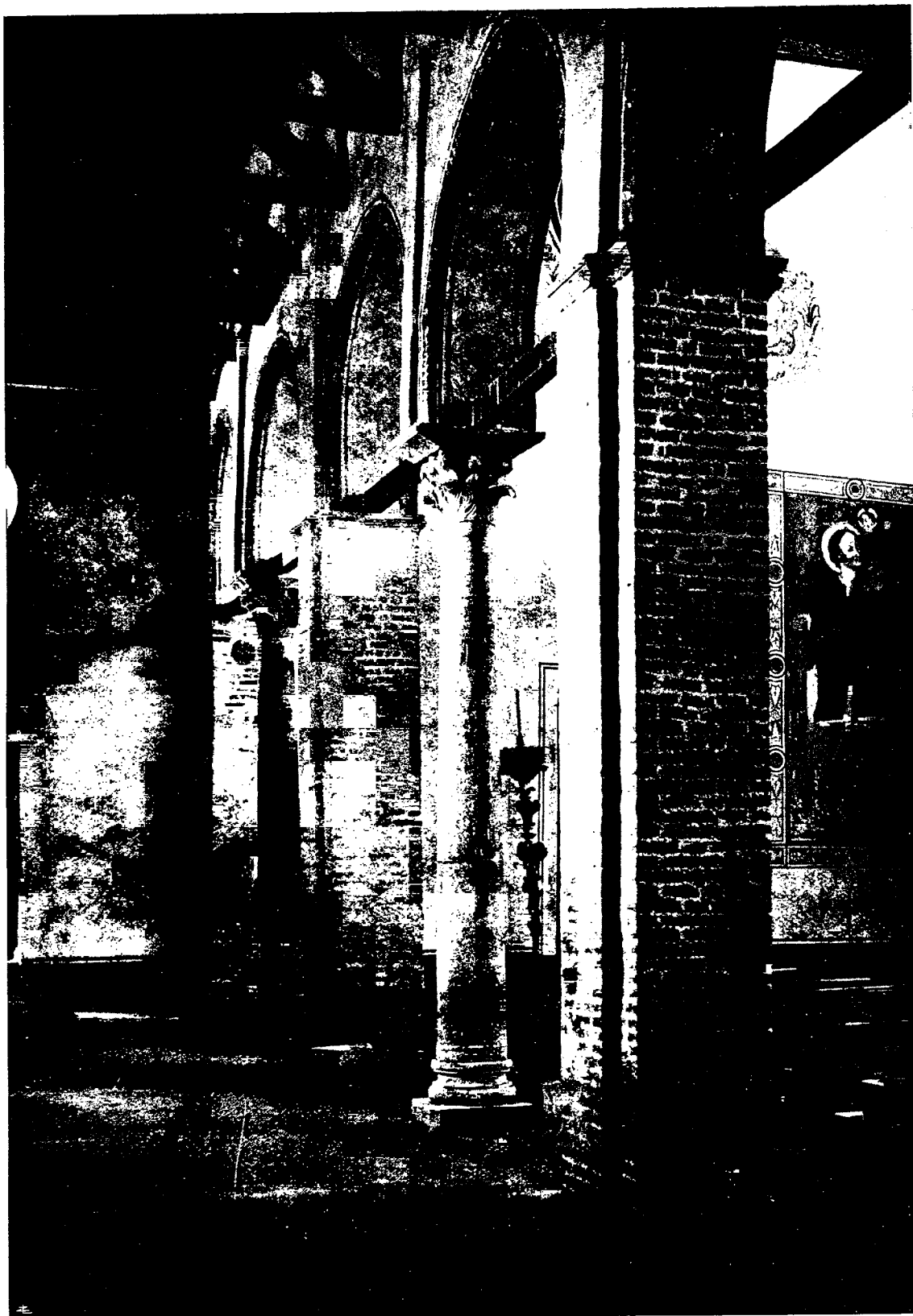
(Arch. Fot. T.C.I.)

CA' D'ORO: DECORAZIONE DELLA PREESISTENTE DOMUS MAGNA (ZENO) (Arch. Fot. T.C.I.)

CASA GOLDONI:
LA SCALA.

(Arch. Fot. T.C.I.)

LA SCUOLA DI S. MARCO.

(Arch. Fot. T.C.I.)

LA BASILICA DI CAORLE. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

S. SEBASTIANO: INTERNO.

(Arch. Fot. T.C.I.)

Ca' Rezzonico, per opera del Municipio, divenne, dopo accorti adattamenti, una mirabile mostra permanente del Settecento veneziano; la casa di Goldoni, con la sua magnifica scala scoperta, sta adattandosi a sede del museo dedicato al grande commediografo veneziano; ai Camerlenghi si fecero, a mezzo del Genio Civile, difficili consolidamenti, mentre il fondaco dei Tedeschi sta per vedere il termine dei lunghi e pazienti restauri.

Infine, la gloriosa ornatissima Scuola di S. Marco è presso a riavere il suo fasto, con i restauri dell'atrio, dello scalone e delle due mirabili sale dai ricchi soffitti, le quali riaccoglieranno gran parte del loro ciclo pittorico originario.

Anche nell'estuario l'opera di restauro fu in questo ultimo periodo attivissima: l'imponente basilica torcellana degli Orseolo e l' orientale S. Fosca, che si elevano solitarie e solenni nel silenzio lagunare, ebbero larghe opere di consolidamento e di sistemazione. Si sta pure lavorando nel Duomo di Caorle, tanto importante nella sua austera struttura del secolo XII, come nella bella porta di S. Maria di Chioggia, che ha riavuto il glorioso segno del leone marciano.

Alle raccolte d'arte furono pure rivolte assidue cure: nelle R.R. Gallerie vennero aperte quattro salette di interessantissimi disegni, alcuni veramente importanti; e la pinacoteca del Seminario, che conta opere di primo piano, sta riordinandosi con più ampio e moderno respiro.

Attività dunque la nostra quanto mai vasta e complessa, che investe tutte le manifestazioni della gloriosa arte veneziana e che mostra come la Città non sia assorta in un inerte riposo, bensì, anche nel campo della conservazione del suo magnifico patrimonio d'arte, spieghi, con l'aiuto dello Stato, profonde e insospettate energie.

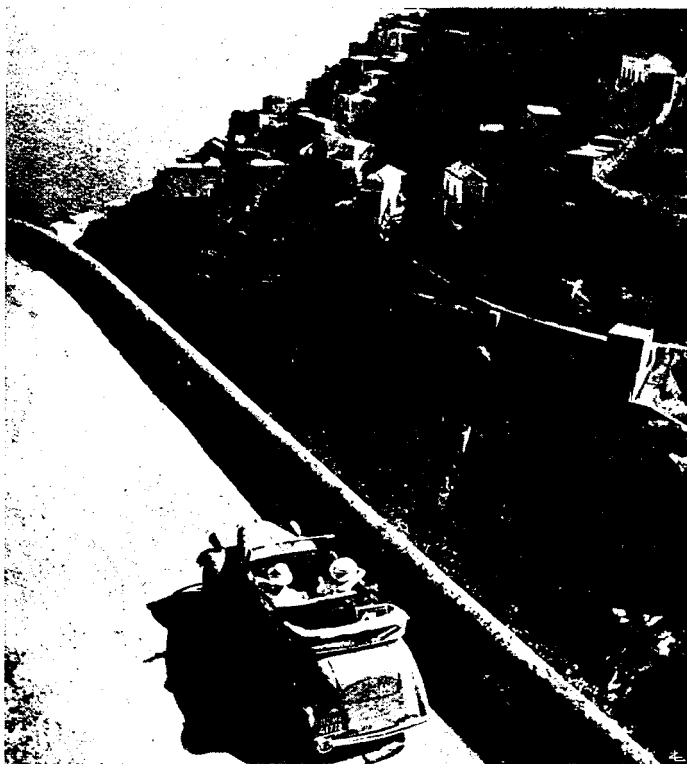
FERDINANDO FORLATI

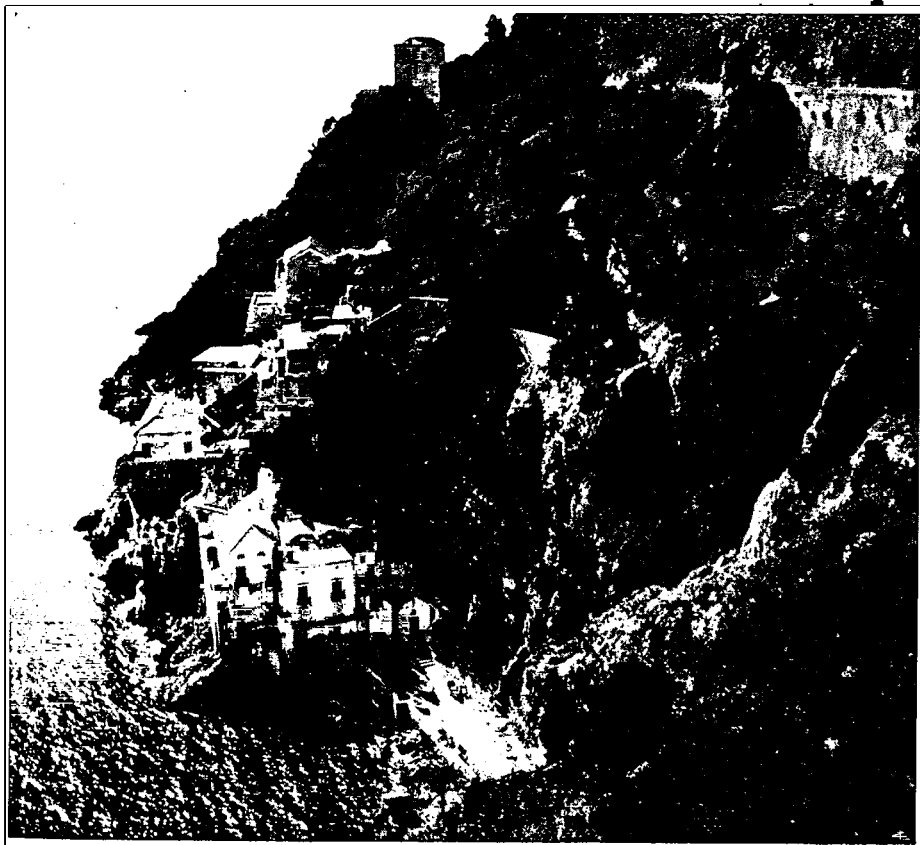
LA VIA DELLA CALABRIA

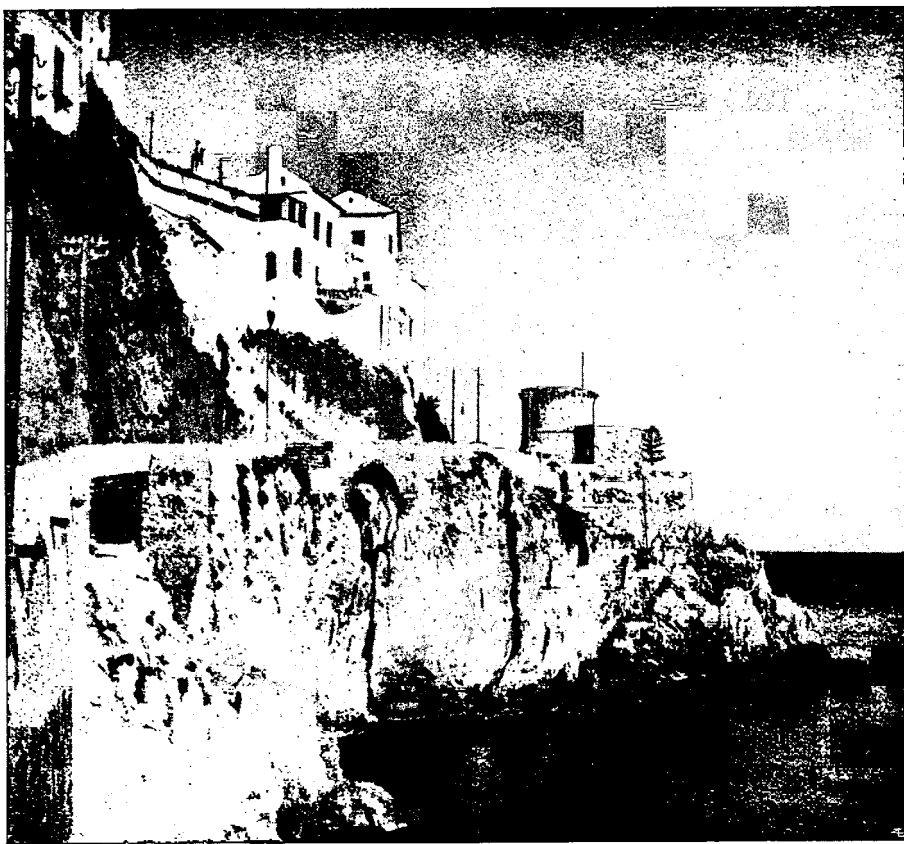
Gli automobilisti italiani, specie se in viaggio turistico, vanno troppo raramente al Sud di Salerno, al massimo spingendosi fino ai templi di Paestum.

Un viaggio in automobile in Lucania e nelle tre Calabrie, che può trovare il suo naturale complemento in un giro della Sicilia, è veramente di grandissimo interesse panoramico ed artistico. Le strade magnifiche, costruite dal Regime, lo rendono facile, comodo, rapido. L'organizzazione alberghiera non è oggi impari a quella del resto d'Italia. Viaggiando in auto per l'Italia meridionale, piuttosto che in alcune regioni limitrofe dell'estero, si risparmia denaro, si evita l'uscita di valuta, e si vedono belle località, ancora poco note; si fa, insomma, un viaggio molto divertente.

Ben quarantadue stazioni di posta dividevano Reggio, una volta capoluogo della Calabria ulteriore, dalla capitale del Regno delle Due Sicilie, Occorrevano circa sette giorni a percorrerne in diligenza la distanza di 556 chilometri. Il tracciato della strada attraverso le montagne dell'Appennino è oltremodo tormentato da continue salite e discese, di cui alcune, come quelle della Mala Mugliera e della Dirupata, sono ancora fra le più ripide d'Italia.

Nel tracciato della loro rete stradale i Romani non avevano certo dimenticato *Rhegium Julium*, poichè la via Pomilia collegava il capoluogo della Magna Grecia con Napoli. Ma secoli di oscura barbarie avevano quasi completamente cancellate le traccie della via consolare, quando Ferdinando IV Re di Napoli, nel 1774, diè incarico all'ingegnere An-

LUNGO LA STRADA SORRENTO-AMALFI. (Fot. Wolff)

SEGUENDO LA STUPENDA COSTIERA AMALFITANA... *(Fot. S. Bricarelli)*

IL VILLAGGIO DI LONE, PRESSO AMALFI.

(Fot. O. Rampino)

LA TORRE DI AMALFI.

(Fot. O. Rampino)

tonio Landi di collegare, per mezzo di una rotabile, la capitale con i dominii al di qua del Faro.

L'opera dovette procedere molto lentamente, se nel 1792 aveva raggiunto soltanto Lagonegro in Lucania, a duecento chilometri da Napoli. Il Governo napoleonico la completò nel 1812.

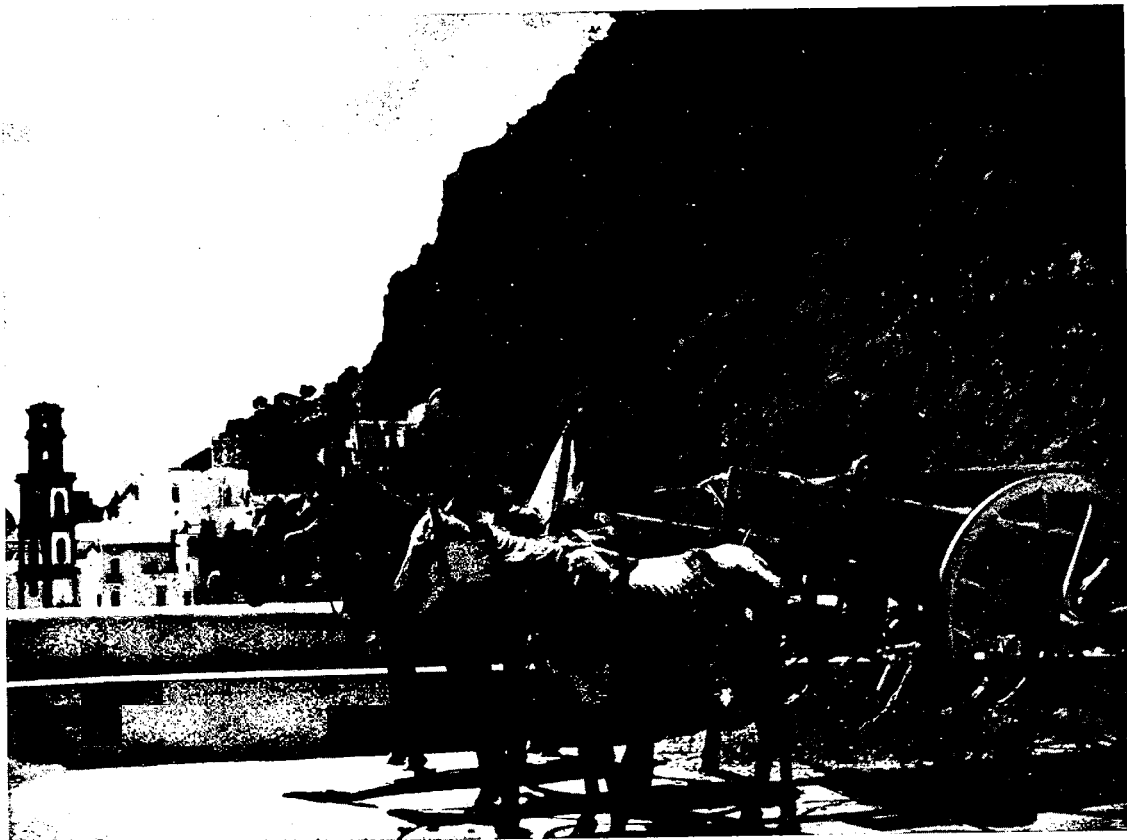
Il destino volle che, tre anni più tardi, proprio colui che aveva provveduto al suo completamento, perdesse gloriosamente la vita in una delle città attraversate dalla nuova strada calabra. Gioacchino Murat, infatti, fu preso e fucilato a Pizzo.

Fino al 1875, anno in cui fu completata la linea ferroviaria che da Napoli, con lunghissimo giro per Metaponto sull'Jonio, giunge a Reggio, coloro che non amavano la via marittima, servita da piccoli vapori che facevano molti scali e impiegavano tre giorni, dovettero percorrere la via della Calabria in diligenza per recarsi da ogni punto dell'Italia meridionale fino a Napoli. La veloce linea attuale del litorale tirreno, da due anni elettrificata fino a Salerno che lo sarà completamente fra breve, non è stata aperta al traffico che nel 1895.

Ma, constatazione dolorosamente sorprendente, il monopolio stradale della via della Calabria, quale tramite fra Nord e Sud d'Italia, è durato fino a pochissimi anni or sono. Solo nel 1932 la costruzione di una litoranea tirrenica, subito iniziata dal Regime Fascista, è stata compiuta.

Tra Sapri e Paola corrono oggi 122 chilometri di comoda strada lungo il Tirreno, mentre prima, per andare dall'una all'altra città, bisognava fare un giro di 220 chilometri, addentrarsi nelle montagne fino al versante jonico, e impiegare cinque o sei ore dove ora ne occorrono due.

Contemporaneamente alla costruzione della litoranea, il Regime ha sistemato in modo perfetto la sede stradale della vecchia via borbonica interna delle Calabrie. Si è trattato di un lavoro non facile: nessun confronto può esser fatto con altre strade del Regno, che sono montuose solo quando valicano le Alpi o gli Appennini e che generalmente percorrono le valli. La Via della Calabria è parallela alla catena appenninica; quindi, taglia, non segue le valli, e dovendo collegare centri importanti, che si trovano a bassa quota, non può mantenersi in cresta, ma deve continuamente scendere, per poi risalire.

Le ragioni che imposero al Governo borbonico questo tracciato, che sembra assurdo per una via di grande comunicazione da percorrersi con pesanti diligenze inadatte alle forti pendenze, consistettero nella preoccupazione di collegare soltanto i centri urbani interni. Le coste del Tirreno erano infestate dalla malaria, incolte, senza

ATRANI, STRETTA FRA TRE PARETI QUASI A PICCO E IL MARE. *(Fot. S. Bricarelli)*

CETARA, PITTORESCAMENTE ADAGIATA IN UN PROFONDO VALLONE. *(Fot. S. Bricarelli)*

L'ANTICO GOLFO DI POSIDONIA, IN VISTA DI SALERNO.

(Fot. S. Bricarelli)

agglomerati urbani, poco sicure: i numerosi torrenti, inoltre, avrebbero reso il transito anche più disagevole e infrequente, in quel tempo in cui non si costruivano ponti che sui corsi d'acqua permanentemente inguadabili.

Come risulta dall'annessa cartina, per recarsi da Napoli a Reggio, nel tratto più lungo (circa 350 chilometri) Battipaglia-Bivio di Nicastro, si può scegliere fra due statali: la litoranea tirrenica, in parte di recente costruzione, e la Via della Calabria, interna, che segue l'Appennino. La strada litoranea, che passa in mezzo ai templi di Paestum, quando il fondo stradale si sarà consolidato e i raccordi nella piana di Santa Eufemia saranno compiuti, potrà risultare più rapida per i minori dislivelli e lievemente più breve: ma la vecchia strada interna conserverà pur sempre un maggiore interesse dal punto di vista turistico, percorrendo il cuore di una regione tra le meno conosciute d'Italia, la Lucania e la parte interna delle tre Calabrie.

Fino a Salerno, l'autostrada di Pompei, ai piedi del Vesuvio, e le possibili deviazioni per la costiera amalfitana attraversano località che do-

SALERNO, SUL DECLIVIO DEL COLLE E LUNGO IL MARE.

(Fot. S. Bricarelli)

vrebbero essere a tutti note. Dopo Eboli, varcato il Sele, si presenta alla vista il sontuoso e ricco palazzo disegnato dal Vanvitelli.

L'Alburno (1742 metri) chiude da presso l'orizzonte a sinistra; a destra, Castelluccio Cosentino è annidato in cima ad un erto cono verde.

Al settantesimo chilometro siamo alle grotte di Pertosa, emule di quelle di Postumia, e poi alla Certosa di Padula, dal chiostro immenso, la cui chiesa ha una facciata di grande pregio artistico, come il suo scalone.

Attraversando la piana del Vallo di Diano, di recente bonificata, s'incontra la ridente città di Sala Consilina; poi si riprende la salita, fino alla piana del fiume Crati, presso Cosenza.

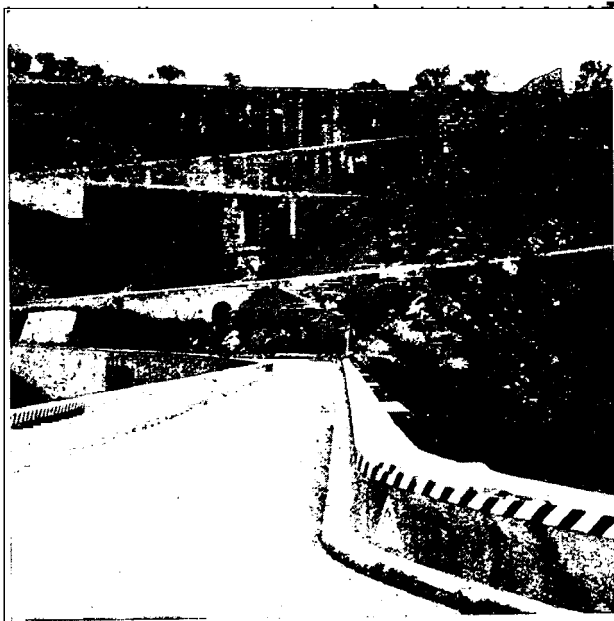
In Lucania, nella località detta il Fortino, nella valle del Crati e alla piana di Rosarno, in Calabria, tre semplici ricordi marmorei ci parlano rispettivamente del sacrifizio di Carlo Pisacane, dei fratelli Bandiera e di un gruppo di martiri calabresi massacrati sulla strada dalle guardie borboniche nel '48. Lagonegro è una linda cittadina che invita a sostare, anche perchè situata quasi a metà strada fra Napoli e Cosenza. La par-

PAESTUM: LA PORTA DELLA GIUSTIZIA. *(Fot. S. Bricarelli)*

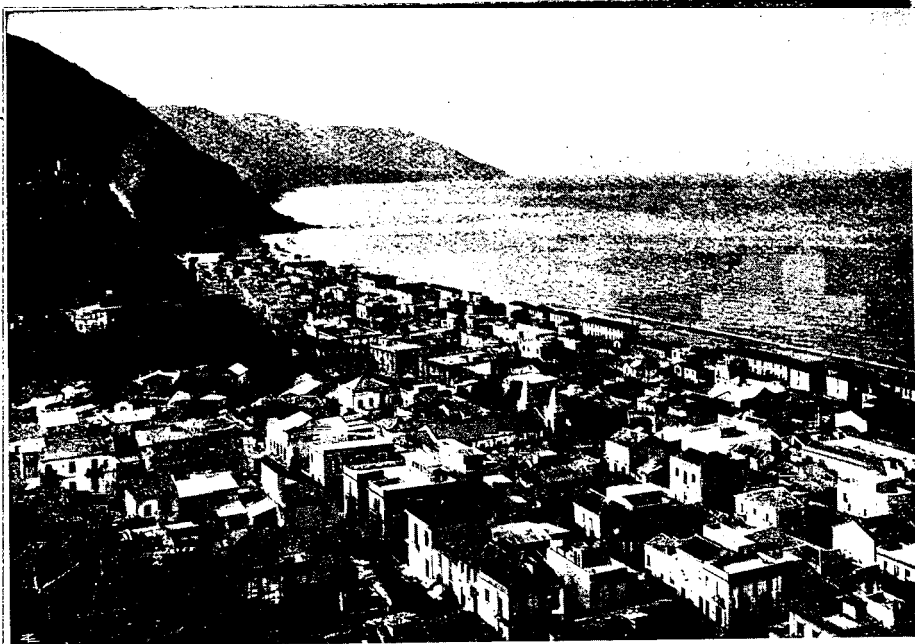
te nuova del percorso, sistemata sotto il Regime, è larga ed alberata. Il fiume Lao, che divide la Lucania dalla Calabria, scorre in una vastissima valle. Al Nord, Castelluccio stende le sue case su una cresta, al sole di mezzogiorno. Dall' altro lato della valle è Mormanno, dove un faro, eretto sul monumento ai caduti della grande guerra, lancia di notte il suo raggio per parecchie decine di chilometri intorno.

Dopo Mormanno siamo su un altopiano appenninico, che bruscamente precipita verso il piano di Castrovillari. La discesa, che non per nulla si chiama la Dirupata, ha pendenze inusitate, ma il fondo stradale e il robusto parapetto la rendono sicurissima. Morano Calabro è uno dei paesi più pittoreschi che s'incontrano durante il viaggio: un intero colle coperto da casette, simile ad una gigantesca piramide rivestita da tanti piccoli cubi tutti bianchi.

La strada continua pianeggiando da Castrovillari a Cosenza; poi, fino al fiume Amato, presenta cinquanta chilometri di salite e discese tortuosissime, che sono fra i tratti più belli. A Tiriolo si possono vedere il Tirreno e l'Jonio, che si presentano con due colori profondamente diversi e per un curioso magnifico effetto ottico sembrano anche a livelli differenti.

L'ultima parte della strada della Calabria, che ci conduce fino a Reggio, è senza dubbio la più bella e

IL PONTE DI CAMPESTRINO. *(Fot. dell'A.)*

I TEMPLI DORICI DI PAESTUM. *(Fot. S. Bricarelli)*

BAGNARA CALABRA.

(Fot. Pezzini)

MORANO CALABRO, DALLE CASE FITTAMENTE ALLINEATE ATTORNO AL COLLE CONICO.

(Fot. Capalbi)

la più ridente: l'azzurro del mare ci fa quasi sempre compagnia e ben presto la Sicilia si presenta a fare da sfondo al panorama.

Se questa terra è stata spesso sconvolta dal terremoto, mai si è data per vinta; la sua forte gente ha ricostruito le sue case, le sue chiese, le sue piazze con ostinata e virile tenacia. Negli ultimi anni il Regime, con la costruzione di opere di bonifica e la concessione di mutui, ha reso possibile il manifestarsi d'iniziative, che hanno dato vita a linde cittadine, con strade larghe e luminose anche dove lo spazio era poco tra il mare che stringe e la montagna, come Pizzo, Palmi, Bagnara, Scilla. Quattro nitide cittadine fra la roccia, il verde degli agrumeti e l'azzurro del mare. Foreste di ulivi centenarii, grandi alberi di altissimo fusto, ignoti alla coltura dell'Italia centrale, fiancheggiano la strada fra Vibo Valentia e la piana di Radicena. La vegetazione ha calde note tropicali ricche di colore. Il verde scuro dei giardini di aranci, di bergamotto, di limoni, si alterna col verde chiaro delle piante di fichi d'India e di aloe, che a siepi senza fine fiancheggiano la strada lungo lo stretto. Dal Monte Sant'Elia, vicino a Palmi, a un chilometro dalla statale, lo stretto di Messina appare perpendicolarmente, come visto da un aeroplano. Da Reggio e da Messina, anche in navigazione, lo Stretto, per la forma incurvata della punta del faro Peloro, sembra un magnifico lago. Dal Monte Sant'Elia, invece, appare nitido e preciso ne' suoi contorni. Da quell'altezza si vedono benissimo anche l'Etna coperto di neve e il cono dello Stromboli.

A Villa San Giovanni le navi-traghetto sono pronte a condurci, con la nostra macchina, per poche decine di lire, a Messina, su tre chilometri di mare.

A Reggio, la mole, quasi compiuta, del Museo della Magna Grecia, che il Duce ha voluto perpetuasse l'antica gloria della città, segna la fine della strada della Calabria. Siamo all'Jonio.

C. DE BLASIO DI PALIZZI

PADULA - LA CERTOSA DI S. LORENZO.

(Fot. Parisio)

RABDOMANZIA GRAVIMETRIA E METEOROLOGIA ALLA RICERCA DI NUOVE VIE SOTTERRANEE A POSTUMIA

Gli escursionisti in visita a Postumia si domandano generalmente quale sia l'estensione delle famose Grotte sotterranee. Qualcuno di essi vorrebbe visitarne anche i rami secondarî non aperti al pubblico e i lunghi tratti percorsi sotterra dal fiume Piuca, il quale, come il Lete dantesco,

.... quivi discende
per la buca di un sasso ch'elli ha roso
col corso ch'elli avvolge e poco pende.

A costoro specialmente dedichiamo queste note.

Quanti hanno già avuta l'occasione di visitare le Grotte di Postumia avranno notato l'aprirsi qua e là di passaggi, di antri laterali, in cui lo sguardo si profonda e si perde nell'oscurità o in una diffusa luce indiretta di piacevole effetto, che ne rischiara il primo tratto.

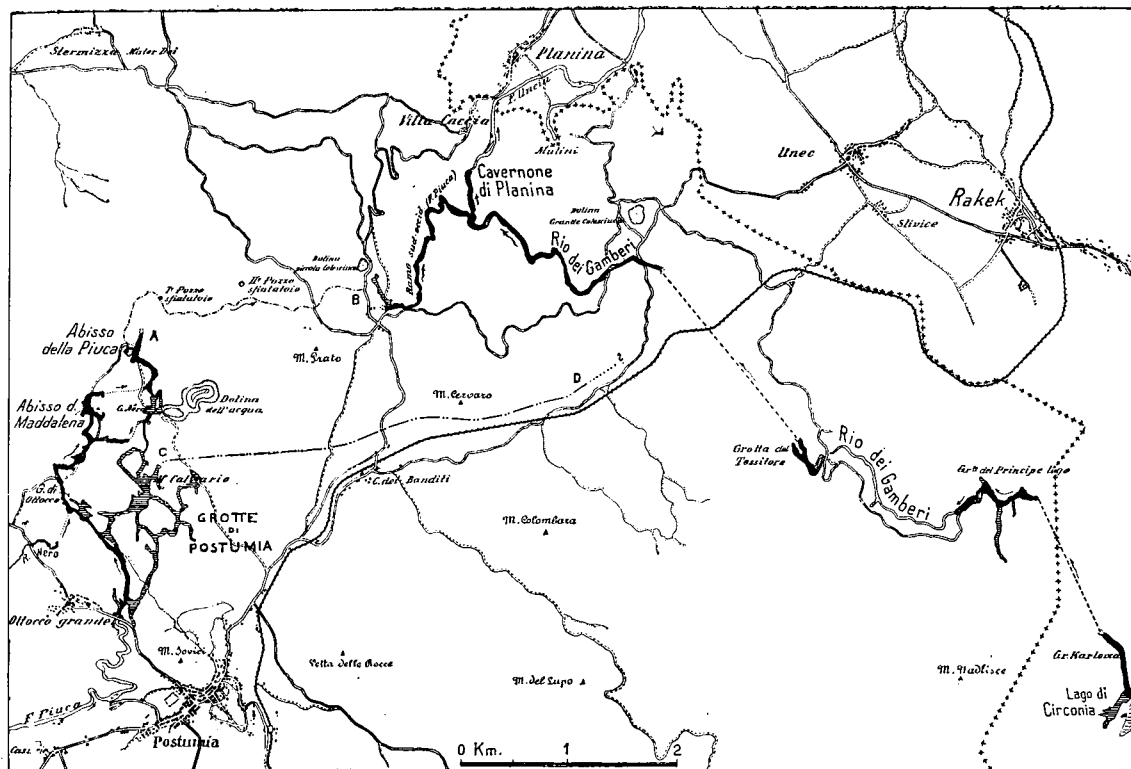
Già nel *Grande Duomo,* ossia nella prima cavità che si presenta quasi d'improvviso al visitatore, non appena il minuscolo treno sotterraneo si è messo in moto, si apre la storica *Grotta dei nomi antichi,* lunga 400 m., sulle cui pareti sono conservate firme e date che risalgono ad alcuni secoli fa; mentre nel profondo del vasto baratro ha inizio il tortuoso percorso sotterraneo della Piuca, che ritroveremo cammin facendo.

Alcune centinaia di metri più oltre, sotto la scarpata della comoda strada interna, uno stretto pertugio cela l'ingresso alla luccicante *Grotta dei cristalli,* esplorata per la prima volta nel 1925 da L. V. Bertarelli e da G. A. Perco, odierno direttore delle RR. Grotte.

Lungo il braccio mediano un altro angusto passaggio dà adito alla *Grotta dell'uomo nudo*, così denominata perchè nudo, o quasi, ne uscì lo scopritore durante la difficilissima prima esplorazione.

Nel vasto tornante della strada che sale al *Cavernone dei concerti* si apre il lungo ramo del *Tartaro,* reso ancor più tetro dal cupo bagliore rossastro dell' illuminazone. Superato un suggestivo laghetto sotterraneo, l'*Acheronte,* si raggiunge il corso del fiume Piuca, che fu risalito per la prima volta verso il *Grande Duomo* da Adolfo Schmidl nel 1851.

Nel grandioso cavernone, dove risuonarono gli armoniosi accordi dei concerti di Pietro Mascagni, e sotto l'immane collina del *Grande Calvario* è tutto un diramarsi di grotte in ogni senso, invase alcune dalle acque che eccedono la capacità del fiume. La stessa *Grotta del Paradiso,* la splendente gemma del vasto sotterraneo, era considerata, fin dalla sua scoperta (1891), uno dei suoi tanti bracci inaccessibili.

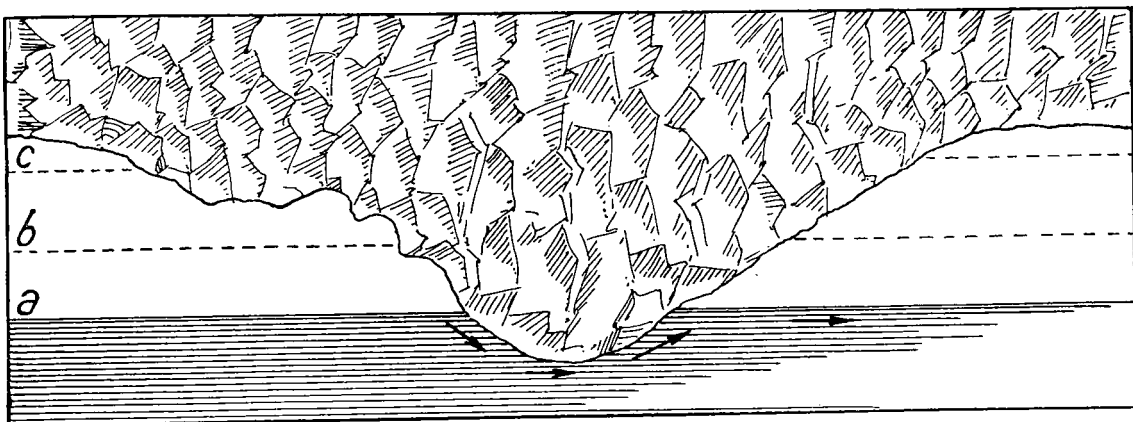
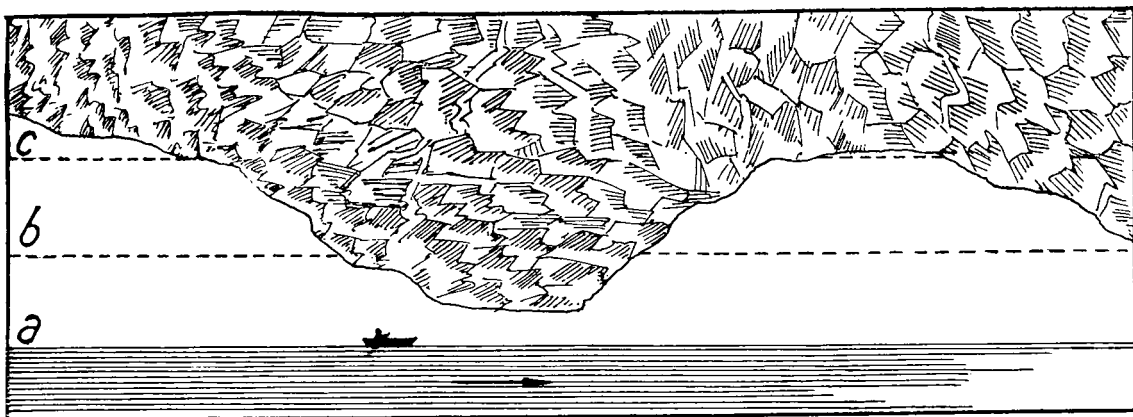
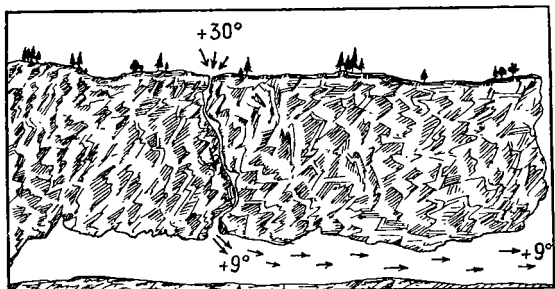
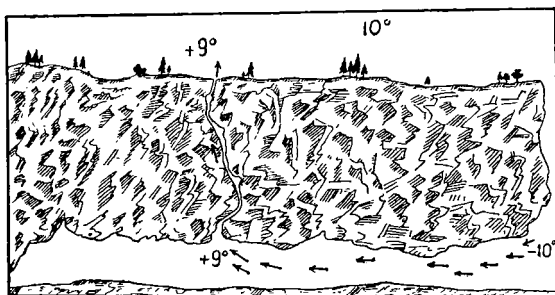
Grotte e rami laterali, talora notevolmente estesi, come la *Grotta tricolore,* lunga 770 m., e la *Grotta senza nome,* lunga 350,

IL SISTEMA DELLE GROTTE DI POSTUMIA E DEL CAVERNONE DI PLANINA, COL PERCORSO SOTTERRANEO DELLA PIUCA.

si aprono qua e là dovunque, e benchè i rilievi topografici condotti negli anni 1923-1925 abbiano frugato in ogni recesso, non è ancora esclusa la possibilità di gradite sorprese in avvenire.

Quale tesoro di naturali bellezze può riserbare alle future generazioni il sottosuolo di Postumia!

Le ricerche offrono ancora vasto campo di indagine nel tratto più settentrionale della rete, nel complesso della *Grotta nera* e dell'*Abisso della Piuca*, messi in comunicazione col rimanente delle grotte il 28 Ottobre 1925, per mezzo della galleria artificiale che ricorda il nome e l'attività operosa di L. V. Bertarelli a pro' di questo impareggiabile capolavoro della natura.

Nell'agosto del 1936 l'estrema magra estiva consentì l'esplorazione di un nuovo ramo del sistema *Grotta nera-Abisso della Piuca*. Da tempo si lavora a indagare i tratti tuttora inesplorati del corso sotterraneo della Piuca, in particolar modo la lacuna che si stende per oltre due chilometri fra l'abisso omonimo e la risorgenza del fiume nel profondo lago-sifone, all'estremità del ramo sud occidentale del Cavernone di Planina. Chi sa che un giorno i risultati di questa indagine non possano riunire in un sistema unico due vasti complessi di grotte, offrendo così ai turisti in visita a Postumia tutto un vario, incantevole succedersi di visioni sotterranee su un percorso di circa 12 km., una parte del quale sarebbe naturalmente compiuto su speciali imbarcazioni.

RICERCHE DELLA RABDOMANTE AUGUSTA DEL PIO QUASI AL DISOPRA DEL SIFONE DI EMERGENZA DELLA PIUCA.

PROFILO LONGITUDINALE SCHEMATICO DI DUE COSIDETTI SIFONI LUNGO IL CORSO SOTTERRANEO DI UN FIUME CARSICO. IN « A » E' INDICATO IL LIVELLO DI MAGRA DEL FIUME, IN « B » QUELLO AD ACQUE NORMALI E IN « C » QUELLO IN REGIME DI MORBIDA.

RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DELLA FUNZIONE DEGLI SFIATATOI, DURANTE LA STAGIONE INVERNALE, IN ALTO, E DURANTE QUELLA ESTIVA, IN BASSO, NELLA CIRCOLAZIONE DELL'ARIA NELLE GROTTE. OSSERVARE IL DIVERSO MOVIMENTO DELL' ARIA.

Le indagini idrologiche.

Ai fini di una rigorosa conoscenza del corso del fiume, fu nominata, nel marzo 1928, una Commissione per lo studio idrologico della Piuca nella sua continuità sotterranea, nei dislivelli, nella portata, nella velocità e nella termicità delle sue acque.

Il problema fondamentale della continuità sotterranea del fiume, attraverso le Grotte di Postumia fino alla confluenza col Rio dei Gamberi, nel primo tratto del Cavernone di Planina, fu risolto in due modi: con l'immissione di uranina nel Rio dei Gamberi, cioè del caratteristico sale potassico della fluorescina, derivato del catrame, da cui emana una potente fluorescenza verde, che può essere riconosciuta ad occhio nudo nella proporzione di un decimilionesimo in confronto alla quantità dell'acqua e col fluoroscopio fino alla proporzione di uno a venti miliardi. L'altro modo consistè nell'immettere nel corso superficiale della Piuca fermenti organici per mezzo del lievito di birra, contenente il *Saccharomyces cerevisiae*, fungo unicellulare che si moltiplica incessantemente per gemmazione. L'esito delle

LO SPAZIO DI NEVE INDICA UNO SFIATATOIO, COMUNICANTE CON LE GROTTE, APERTO SUL FONDO DI UNA DOLINA CARSICA.

SFIATATOIO AL DISOPRA DEL TARTARO DURANTE LA STAGIONE INVERNALE: LA COPERTURA NEVOSA DEL BOSCO E' ALTA CIRCA 70 CM.

indagini confermò pienamente l'ipotesi della continuità della Piuca dalle Grotte di Postumia al ramo sud occidentale del Cavernone di Planina, e l'assenza di qualsiasi relazione col Rio dei Gamberi, prima della confluenza.

Ma restava ancora insoluto un enigma: l'andamento del fiume nel suo tratto presunto e inesplorato, fra le due barriere inaccessibili costituite dalle pareti rocciose dei due sifoni estremi, chiusi dalle acque anche durante le maggiori magre. La figura dà un'idea schematica della natura di questi ostacoli, che arrestano tanto spesso le esplorazioni speleologiche lungo le vie sotterranee del Carso.

Dal sifone dell'*Abisso della Piuca*, estremo limite raggiunto dai visitatori delle Grotte, si tentò di aprire un varco attraverso la parete del sifone, mediante una galleria artificiale sopra il livello di magra delle acque, lungo una linea di evidente fratturazione, che avrebbe potuto condurre al presunto lato opposto del sifone. Ma i lavori, già a buon punto, furono temporaneamente sospesi a causa della difficoltà di provvedere a un sufficiente ricambio dell'aria nella galleria dopo il brillamento delle mine.

Le indagini rabdomantiche.

Frattanto l'amministrazione delle RR. Grotte deliberava di affidare ad una rabdomante di provata esperienza alcune ricerche preliminari, per conoscere, sia pure approssimativamente, l'andamento del fiume nel suo tratto ignoto.

Gli studiosi non sono ancora del tutto d'accordo sul fenomeno rabdico: taluni lo considerano di natura puramente fisica, nel senso che certi corpi, come i metalli, e certi liquidi, come l'acqua, il petrolio ecc., emetterebbero delle *radiazioni* capaci di determinare particolari reazioni fisiologiche su alcuni individui dotati di una sensibilità specifica. Altri studiosi spiegherebbero, invece, questa sensibilità come un *fenomeno metapsichico,* poichè sembrerebbe assodato che alcuni rabdomanti possono avvertire la presenza di certe sostanze nel sottosuolo *operando* non sui luoghi, ma su carte topografiche, piani, ecc.

Qualunque possa esserne la natura, il fenomeno è accertato da un'infinità di prove, particolarmente dirette alla ricerca di falde acquifere, di fiumi sotterranei, ecc.

Nella Venezia Giulia si erano avuti altri espe-

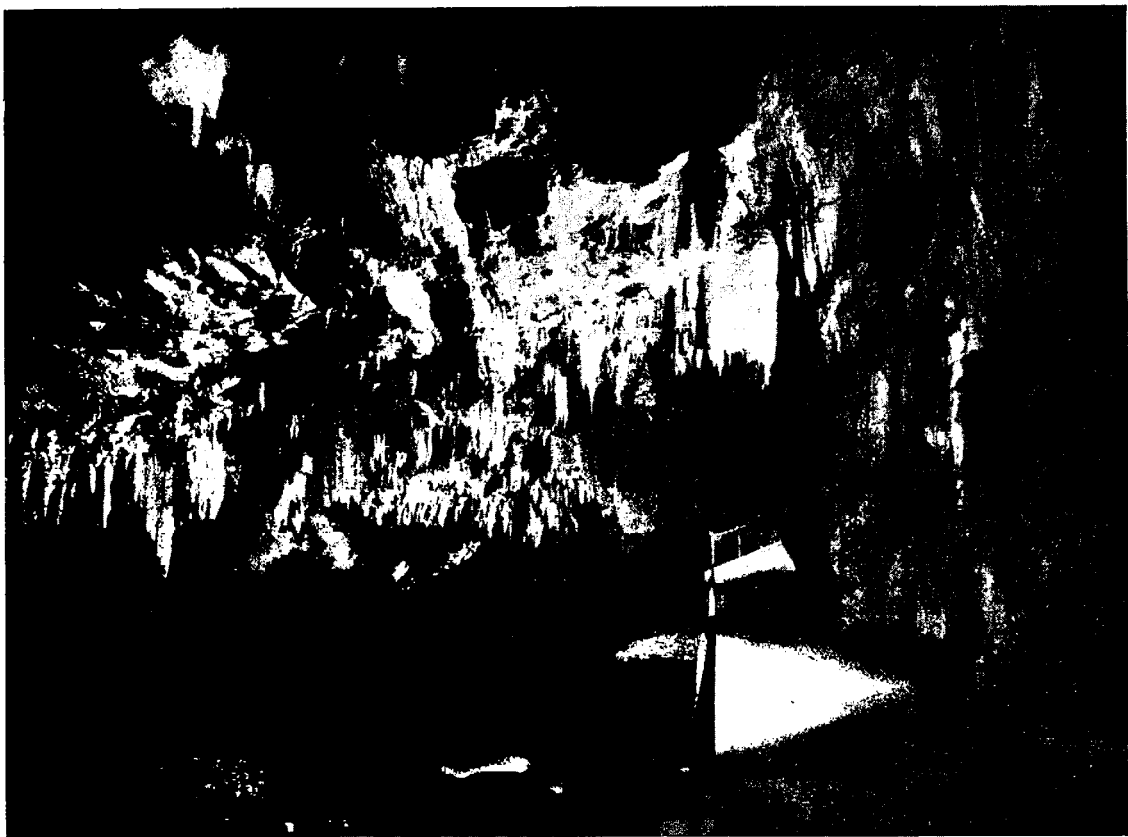
CHI POTREBBE PENSARE CHE IL MINUSCOLO PERTUGIO DELLA FIGURA SOTTOSTANTE SIA IN DIRETTA COMUNICAZIONE CON LA SPLENDENTE « GROTTA DEL PARADISO »?

rimenti rabdomantici con esito soddisfacente, come il rinvenimento del corso del Timavo a Trebiciano, presso Trieste, a più di 300 metri di profondità.

Nell'autunno del 1928 la signorina Augusta Del Pio, che non aveva alcuna precedente conoscenza della topografia della regione, partendo dai pressi di una profonda dolina di crollo, la *Piccola Colesciuca,* di poco spostata verso nord rispetto il sottostante sifone di emergenza della Piuca, nel ramo sud occidentale del Cavernone di Planina, perveniva esattamente all'*Abisso della Piuca,* tracciando un andamento dolcemente sinuoso della massa d'acqua del fiume, attraverso rilievi e depressioni carsiche e ad una profondità media di 150 metri.

Diranno i futuri accertamenti in quale misura siano attendibili i risultati delle ricerche rabdomantiche nei terreni carsici. Si deve tuttavia riconoscere fin d'ora, senza tema di cadere in soverchio ottimismo, che il presunto tracciato del fiume Piuca, indicato dalla signorina Del Pio, non si scosterebbe eccessivamente dalla linea del suo percorso probabile, quale risulta da ulteriori ricerche sul terreno, basate su ben altri ordini di fenomeni e compiute con altri mezzi d'indagine.

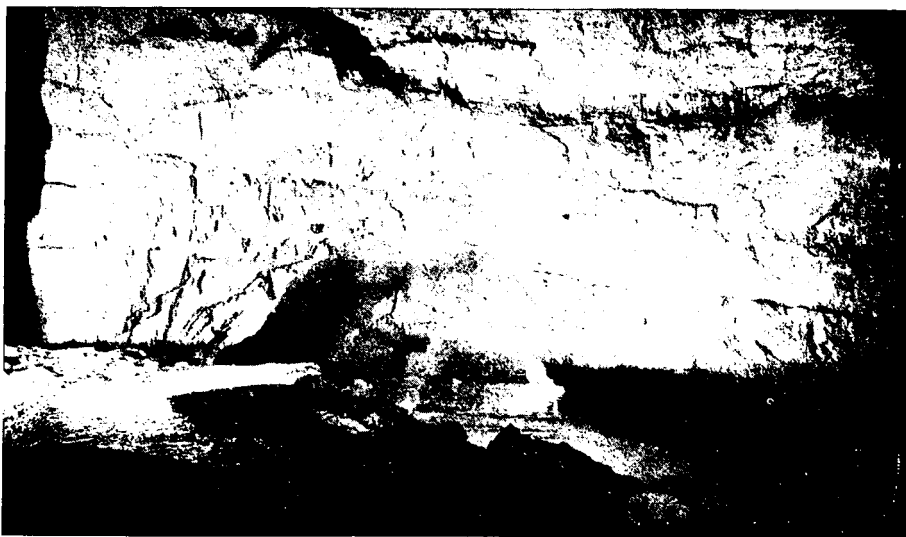
Le ricerche gravimetriche.

A poco più di due anni dalla sua fondazione, nel 1931, l'Istituto Italiano di Speleologia iniziava un' attiva collaborazione con l'Istituto di Geodesia della R. Università di Padova per una campagna di ricerche gravimetriche nella regione carsica di Postumia, sotto l'autorevole direzione dell'on. sen. prof. Emmanuele Soler, Presidente della R. Commissione Geodetica Italiana nel Consiglio Nazionale delle Ricerche. La regione carsica postumiese fu battuta, su una zona di circa 35 kmq., con tutta una serie di stazioni eötwössiane mediante un recen-

SOTTO, FRA ARBUSTI BRINATI, L'IMBOCCO DI UN POZZETTO-SFIATATOIO IN COMUNICAZIONE CON QUESTO SUGGESTIVO TRATTO DEL CORSO SOTTERRANEO DELLA PIUCA.

tissimo modello della *Bilancia fotografica a torsione Eötwös-Schweydar.*

La parte essenziale della bilancia di torsione è rappresentata da due aghi cilindrici di magnalio (leggerissima lega metallica di alluminio e magnesio) fra loro paralleli, disposti orizzontalmente e sospesi per il loro centro di massa ad un sottilissimo filo di platino iridiato, del diametro di 4 centesimi di millimetro. Ad un'estremità degli aghi è appeso, mediante un tenue filo di bronzo fosforato, un peso di platino di circa 31 gr. Alla estremità opposta è applicato un contrappeso equilibratore.

L'attrazione esercitata dalle masse esterne e interne della terra sui vari punti dei due aghi di magnalio imprime ad essi un lieve movimento di rotazione attorno al filo di platino a cui sono sospesi. A questo movimento — variabile da stazione a stazione, non solo, ma in una stessa stazione per la posizione degli aghi rispetto al meridiano del luogo — si oppone la resistenza dell'aria e del cosidetto *momento* di torsione del filo di platino. Ne risulta che, dopo un certo periodo di oscillazione, gli aghi si arrestano in una posizione, la quale, registrata automaticamente, ora per ora, con un dispositivo luminoso su una lastra fotografica mossa da un apparato di orologeria, offre i dati fondamentali per calcolare il valore della componente verticale di gravità. Ripetendo l'esperimento in più punti, si ottiene così un complesso di determinazioni sufficientemente esatte per ricostruire la probabile configurazione del terreno in profondità.

La prospezione gravimetrica del Carso di Postumia ha stabilito dati di notevolissima importanza per indagare il tratto ignoto del corso sotterraneo della Piuca. Nella fascia compresa fra gli estremi dell' inesplorato percorso del fiume s'è rivelata tutta una zona a notevole deficienza gravimetrica, che conferma l'esistenza di un vasto canale sotterraneo.

UN PASSAGGIO FORZATO DELLA PIUCA NEL CAVERNONE DI PLANINA. SIAMO IN PERIODO DI ESTREMA MAGRA ESTIVA: E' RICONOSCIBILE IL LIVELLO DEL FIUME AD ACQUE NORMALI. SOLO ECCEZIONALMENTE, DURANTE LE MASSIME PIENE, SI HA LA CHIUSURA A SIFONE DELL'ARCATA NATURALE.

ALLA AEREAZIONE DEL VASTO « CAVERNONE DEI CONCERTI » NELLE GROTTE DI POSTUMIA PROVVEDONO PIU' SFIATATOI CHE S'APRONO A GIORNO SUL FONDO DI UNA DOLINA CARSICA.

(Fot. Brisighelli)

Un'altra linea di notevole decremento gravimetrico, quasi parallela alla precedente, venne nettamente individuata più a sud dalle indagini geofisiche compiute con la stessa bilancia di torsione. Questa linea congiungerebbe la grande cavità del Monte Calvario col ramo orientale del Cavernone di Planina, percorso dal Rio dei Gamberi, che si alimenta delle acque del lago di Circonio, in territorio iugoslavo.

Poichè allo stato presente degli studî sull'idrologia carsica di Postumia è da escludere la presenza di corsi d'acqua in questa zona, si è indotti a ricercare le cause della riconosciuta deficienza gravimetrica sotterranea nella probabile esistenza di grotte per le quali defluiva anticamente un fiume sotterraneo, forse la Piuca, che in un lontano periodo dell'Era Quaternaria raggiungeva per altra via il Rio dei Gamberi.

Ulteriori metodiche osservazioni e ricerche potranno ricostruire con maggior precisione la *topografia sotterranea* del Carso di Postumia, là dove la prima campagna di ricerca gravimetrica ha tracciato le grandi linee fondamentali.

Gli sfiatatoi di grotta.

Assai prima di ogni previsione, un altro ordine di fenomeni si presentò nel 1933. Si tratta dei cosidetti *sfiatatoi di grotta* del Carso di Postumia, che, studiati, possono conferire alla miglior conoscenza dell'idrografia della regione.

In una animata seduta del I Congresso Speleologico Nazionale, tenuta a Postumia il 12 giugno del 1933, il prof. Giuseppe Crestani richiamava l'attenzione degli speleologi italiani su caratteristici fenomeni che si manifestano, durante l'inverno, nella regione carsica postumiese relativamente alla circolazione dell' aria nel vasto sotterraneo naturale.

Incaricato di fare indagini sull'interessante fenomeno, potei notare, nella stagione fredda, correnti d'aria, con temperatura variabile da 11° a 8°, sprigionarsi da aperture del suolo, nel fondo o ai margini di caratteristiche *doline* sovrastanti alle grotte. L'aria calda, così emessa, nelle mattinate più rigide si condensa e dà luogo al formarsi di nebbie, di pennacchi di vapore acqueo, visibili anche ad una certa distanza. Quando nevica, la temperatura dell'aria uscente impedisce naturalmente l'accumularsi della neve intorno alle bocche emittenti.

In estate, invece, la corrente d'aria viene aspirata dall'esterno verso l'interno.

Dove può accumularsi questa notevole massa fluida aspirata da tali bocche per tutta la durata della stagione calda? E quale l'origine dell'aria umida e calda emessa nei mesi invernali?

Le ricerche del prof. Crestani nell'interno delle Grotte di Postumia lasciavano facilmente intuire la risposta a queste domande; le prove sperimentali ne confermarono l'attendibilità. Notevoli quantità di fumo, prodotte artificialmente nella stagione estiva presso le ricordate fenditure del suolo, furono interamente assorbite, e giunsero, in tempo più o meno breve (da 20 a 30 minuti) nell'interno delle Grotte.

Queste aperture del suolo carsico postumiese rappresentano, quindi, altrettante vie naturali per la circolazione dell'aria fra l'esterno e le sottostanti grotte, donde il nome di *sfiatatoi di grotta* loro attribuito. Dato di fatto, questo, di notevole valore anche per coloro, pochini in verità, che temono uno scarso ricambio d'aria nell'interno delle Grotte. Come si vede, all'aerazione dell'esteso sotterraneo, non esclusi i rami secondari, provvede la natura in modo regolare, direi quasi automatico, diverso da stagione a stagione. Ognuno comprende che il movimento dell'aria nell'interno delle Grotte si deve alla differenza di pressione — determinata dalla diversa temperatura — fra l'aria esterna e l'aria interna (nell'interno la temperatura si aggira costantemente intorno ai 9°, mentre all'esterno varia notevolmente secondo le stagioni).

A manifestazioni del tutto analoghe si deve la scoperta di importanti grotte nel Carso della Venezia Giulia, prima fra tutte la Grotta di Trebiciano, profonda ben 329 m., che raggiunge il corso sotterraneo del virgiliano Timavo, fra il suo ingresso nelle pittoresche voragini di San Canziano e lo sbocco al mare. Nelle vicinanze di Postumia è tipica la scoperta della Grotta di Ottocco Grande, lunga 450 m. e collegata dal corso sotterraneo della Piuca al sistema di Postumia. I più vecchi del luogo ricordano ancora che alla scoperta della grotta si giunse per lo sprigionarsi di aria calda, durante l'inverno, da una imponente falda detritica addossata all'attuale ingresso, sulla quale non si notava mai la neve.

Gli sfiatatoi di grotta del Carso di Postumia mi suggerirono l'idea di ricercare consimili manifestazioni nella zona soprastante al tratto inesplorato della Piuca, in quella ben nota fascia di terreno, cioè, dove le prospezioni gravimetriche con la bilancia di torsione avevano riconosciuto una zona di sensibile deficienza di massa in profondità e dove le indagini rabdomantiche presupponevano il percorso sotterraneo del fiume.

Osservazioni dirette e un'inchiesta fra le persone più pratiche del luogo mi condussero alla scoperta di due cavità, emittenti — nella stagione fredda — buffate d'aria calda che si condensa in vapore. Lo stesso fenomeno avevo più volte osservato in precedenza, durante notti freddissime, lungo l'*Abisso della Piuca*, in occasione di misurazioni termiche nell'interno e all'esterno.

La prima di queste cavità, che si apre a 500

SPETTACOLO INVERNALE NON COMUNE! LO SPECCHIO D'ACQUA DELLA PIUCA COMPLETAMENTE GELATO, POCO A MONTE DELL'INGRESSO NELLE GROTTE DI POSTUMIA.

(*Arch. Fot. T. C. I.*)

m. in direzione N N-E dell'*Abisso della Piuca*, venne già esplorata per oltre un centinaio di metri di profondità, senza che si potesse raggiungere il presunto corso sotterraneo del fiume, indicato assai vicino dalle ricerche rabdomantiche. Ma il rinvenimento di sabbie fluviali verso il fondo, miste a elementi rocciosi arenacei (tale è, per la maggior parte, la natura del letto della Piuca nel suo percorso superficiale) lascia qualche speranza di essere in prossimità di un ramo principale del grande collettore sotterraneo.

La scoperta della seconda cavità è di data recente, poichè risale all'estate del 1936. Si tratta di un pozzo verticale a pareti divergenti verso la base, poco profondo allo stato presente delle esplorazioni. Il fondo è completamente ricoperto di grossolano sfatticcio roccioso e di abbondante legname fradicio caduto dall'esterno. La morfologia del pozzo, scavato lungo una nettissima linea di frattura, non lascia dubbio che la cavità debba ulteriormente proseguire in profondità.

Il presumibile corso sotterraneo della Piuca si troverebbe, secondo le indagini rabdomantiche, in questo punto, a circa 200 m. verso sud, distanza poco rilevante, se si pensa che le indicazioni rabdomantiche sono sempre approssimative quando si tratta di corsi d'acqua a notevole profondità, e si tiene presente il fatto che le maggiori cavità carsiche verticali hanno sovente un andamento spezzato in profondità, con spostamenti orizzontali anche di centinaia di metri.

Quanto alle prospezioni gravimetriche compiute nella zona, risulta che non è da ritenere molto lontana una deficienza di massa in profondità. Attendibile, quindi, l'ipotesi che il percorso sotterraneo inesplorato del fiume Piuca debba trovarsi nelle immediate vicinanze di questo pozzo.

Le ricerche future.

Nella sua ultima seduta annuale il Consiglio dell'Istituto Italiano di Speleologia, a proposito delle ricerche del tratto ignoto del corso sotterraneo della Piuca, riconosceva che, per un complesso di circostanze e di induzioni, l'esplorazione dei due pozzi-sfiatatoi, ai quali si è fatto cenno, merita la massima considerazione.

Opportuni lavori sul fondo dei due pozzi potrebbero aprire la via al raggiungimento del corso inesplorato della Piuca in un suo tratto intermedio fra i laghi-sifone estremi. Il notevole dislivello fra la bocca superiore dei due pozzi e il sottostante probabile alveo del fiume, la facilità di incontrare strettoie e passaggi difficili, attraverso i quali aprirsi la via ad ogni costo, con ogni mezzo, rappresentano certo difficoltà tecniche non lievi, ma esse non potranno arrestare gli speleologi italiani, che vantano incontestabili primati nell'esplorazione sotterranea.

L'*Abisso della Preta*, sui Monti Lessini, con 636 m. di profondità; la *Tana di Eolo*, nelle Alpi Apuane, con 580 m., e, nel Carso della Venezia Giulia, l'*Abisso di Verco*, profondo 520 m., l'*Abisso Bertarelli* (450 m.) e l'*Abisso Prez* (420 m.), sono altrettante vittoriose tappe della esplorazione speleologica italiana. E non sono le sole!

Raggiunto, in un punto qualunque, il tratto inesplorato della Piuca, sarà facile, in un secondo tempo, dopo opportuni rilievi topografici, l'attraversamento dei diaframmi rocciosi estremi con gallerie artificiali. Forse anche allora nuove difficoltà, altri ostacoli sorgeranno, vie laterali potranno delinearsi, nuovi bacini d'acqua a sifone potranno far sostare gli esploratori. Ma, frattanto, altri mezzi d'indagine si presenteranno, soluzioni nuove, inattese, scaturiranno dall'attento studio geomorfologico della regione e da eventuali ricerche geosismiche, geoelettriche, ecc.

Come si vede, il campo dell'esplorazione sotterranea nel Carso di Postumia si presenta ancora quanto mai vasto ed in certo senso attraente agli studiosi. Lasciato in abbandono da qualche decennio, questo campo si va già dissodando con la fiorente ripresa degli studi italiani, validamente sostenuti dal Governo fascista.

FRANCO ANELLI

ESECUZIONE DEL RILIEVO TOPOGRAFICO DEL TRACCIATO SOTTERRANEO DELLA PIUCA, SECONDO LE INDICAZIONI RABDICHE.

Vita del Touring

PER LA MORTE DI GUGLIELMO MARCONI

Guglielmo Marconi non è più: « raramente la certezza dell'immortalità fu unita alla morte come in quest'ora di lutto per l'Italia e per il mondo ». Soltanto quando si spegne la luce di un genio che splendeva su tutto l'Orbe, popoli e Nazioni sentono di avere un comune retaggio di gloria e di speranza da custodire ed accrescere; e perciò Guglielmo Marconi ha servito l'umanità anche morendo.

Guglielmo Marconi apparteneva alla grande famiglia del Touring. Mezzo milione di cuori, stretti da sùbita angoscia alla ferale notizia, si uniscono al lutto della Patria e si elevano nell'apoteosi.

Le Vie d'Italia dedicarono a Guglielmo Marconi, alla sua vita intima e alle conquiste della scienza radioelettrica importanti scritti; gli ultimi due nei fascicoli di novembre 1935-XIV (A. Zammarchi - *Guglielmo Marconi e le radiocomunicazioni*) e di gennaio 1937-XV (E. Biagini - *Con Guglielmo Marconi a bordo dell'« Elettra »*). Ad essi rimandiamo i Lettori che in quest'ora desiderino riavvicinarsi in ispirito all'Uomo e alla sua opera.

Verbale di scrutinio

delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio 1936 e delle relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci, pubblicate nella Rivista mensile del T. C. I. « Le Vie d'Italia » n. 5, maggio 1937-XV e sul « Bollettino di Inform. ai Soci » n. 2, maggio 1937-XV.

Nella Sede del Touring Club Italiano oggi lunedì, 2 agosto 1937-XV, alle ore 9 i Sindaci sottoscritti, rag. cav. Camillo Magnocavallo, dott. rag. G. B. Rocca e rag. cav. uff. Angelo Lonati si sono riuniti ed hanno proceduto allo spoglio delle schede inviate per la votazione *ad referendum* chiusasi il 31 luglio 1937 in conformità all'ordine del giorno pubblicato nella Rivista « *Le Vie d'Italia* » maggio 1937-XV e nel n. 2 del « *Bollettino di Informazioni ai Soci* », maggio 1937-XV e in obbedienza al disposto dell'art. 33 dello Statuto Sociale dànno atto col presente verbale dei risultati:

Votanti	N.	31.044
Approvano il Bilancio	»	30.976
Non approvano il Bilancio	»	68

Sono eletti pel triennio 1937-38-39 a Consiglieri i Signori:

Badini dr. gr. uff. Mario . .	con	voti	N.	30.952
Gorla dr. ing. gr. uff. Gius.	»	»	»	30.952
Johnson comm. Federico . .	»	»	»	30.934
Moro rag. comm. Piero . .	»	»	»	30.951
Bognetti prof. Gian Piero . .	»	»	»	30.987
Vandone dr. prof. ing. gr. uff. I.	»	»	»	30.975

e per l'esercizio 1937 a Sindaci i Signori:

Lonati rag. cav. uff. Angelo .	con	voti	N.	30.971
Magnocavallo rag. cav. Camillo	»	»	»	30.952
Rocca dr. rag. Giambattista .	»	»	»	30.969

Sono stati dati anche alcuni pochi voti su nominativi diversi.

Sono approvate le modificazioni agli art. 5, 6 e 7 dello Statuto Sociale, secondo il testo riportato a pag. 302 de « *Le Vie d'Italia* » 1937-XV, e a pag. 6 del n. 2 del « *Bollettino di Informazioni ai Soci* » 1937-XV con voti 29.542; contrari 1502.

Non essendosi fatta dai presenti alcuna eccezione, il verbale viene chiuso alle ore 12 previa lettura ed approvazione.

I Sindaci: rag. A. Lonati, rag. C. Magnocavallo, dott. rag. G. B. Rocca.

La "Carta Automobilistica al 650.000,,

Come abbiamo ripetutamente annunziato, la nuova edizione della « *Carta automobilistica al 650.000* », adeguata alle presenti condizioni della viabilità e migliorata nella sostanza e nella veste, è disponibile nel suo primo foglio — *Italia Settentrionale* — al prezzo di L. 9 alla Sede del T. C. I.; L. 10 franco di porto nel Regno, Impero e Colonie; L. 12 all'Estero.

La "Campagna del Mezzo Milione,,

Anche in questo numero della Rivista possiamo registrare nuove benemerenze dei Soci per la « *Campagna del mezzo milione* ». A parteciparvi, i più affezionati amici del Touring sono spinti, oltre che dal premio destinato a chiunque procuri un nuovo Socio, anche e specialmente dalla certezza di essere utili a coloro che essi riescono ad inquadrare nelle nostre file.

Fra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi tra i numeri 2801-2900 e 2901-3000 sono state ultimamente sorteggiate altre due copie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo*. La sorte ha favorito il 1° Cap. *Mario Vertuani*, Console Militare del T. C. I. per la R. Accademia di Artiglieria e Genio di Torino e il Magg. Cav. Uff. *Giuseppe D'Agata*, Console del T. C. I. per la R. Scuola Meccanici di Venezia.

Per i Soci che reclamano.

Avendo pubblicato con questo titolo, nel numero di giugno, una nota diretta ai Soci (in verità pochissimi) che reclamano per pubblicazioni non ricevute, abbiamo avuto la soddisfazione di ricevere lusinghiere attestazioni per la diligente puntualità dei nostri servizî di spedizione, fra cui questa del comm. Ermanno Armao, R. Console Generale d'Italia a Colonia (Germania):

« Ho letto nell'ultimo numero de « *Le Vie d'Italia* » il trafiletto *Per i Soci che reclamano*. Io sono Socio del T. dal 1906, e in questi 31 anni ho cambiato recapito più di 20 volte! Orbene: riviste, bollettini, carte, guide, ecc. ecc., tutto mi è sempre regolarmente pervenuto: le mie collezioni sono al completo, e mai ho avuto da reclamare. Per mia esperienza, servizi del T. e servizi postali funzionano a puntino ».

Un lutto del Touring.

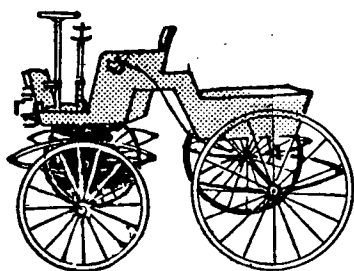
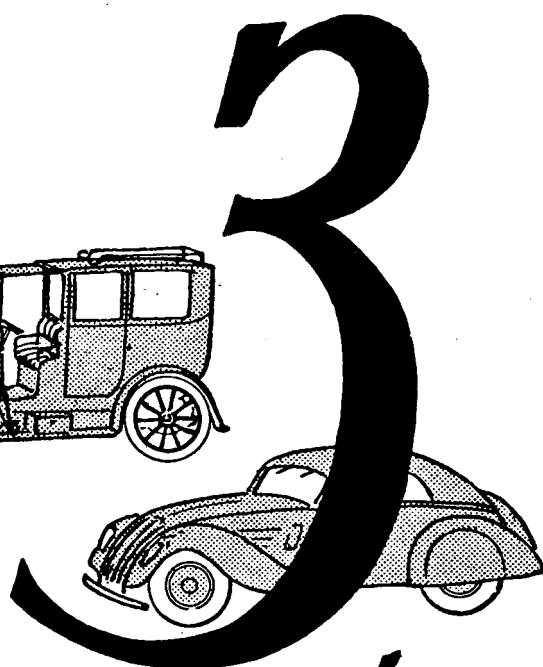
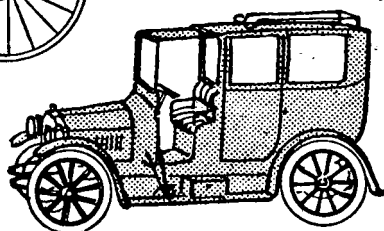
Il 26 luglio si è spento a S. Margherita Ligure il rag. comm. Gino Turrini, che dal 1899 al 1919 fu Sindaco operoso e assiduo del Touring Club Italiano. I Dirigenti del Sodalizio, profondamente rattristati, rinnovano alla Famiglia le più sentite condoglianze.

Esempi da imitare.

Anche in questo numero de *Le Vie d'Italia* siamo lieti di poter registrare lo spontaneo invio, da parte di numerosi Soci Vitalizi, della quota integrativa di L. 22.50 o di L. 30, secondo cioè che si tratti di Soci inscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o di L. 200 (dal 1932 al 1935) a rimborso della somma versata dall'Amministrazione del Touring per convertire il loro contributo in Rendita 5 %.

Ecco un'altra serie di « esempi da imitare »:

Dott. Maurizio Conture, Firenze; Padre Fabiano Milianelli, Firenze; Zanetti Guido, Bergamo; Dott. Luigi Bader, Bolzano; Rag. Lorenzo Argentero, Bologna; Pozza Omero, Verona; Rognoni Giovanni, Milano; Narducci Francesco, Torino; Gambino Ulrico, Gorizia; Avv. Marcello Di Martino, Milano; Rosa Ambrogio, Piovene-Rocchette; Marenghini Giovanni, Intra; Rag. Luigi Ruggeri, Torino; Felice Roberto, Console del T. C. I., Netro; Cap. Nicola Russo, Rionero in Vulture; Colombo Marco, Console del T. C. I., Como; Cav. Uff. Carlo Pietro Campione, Napoli; Ing. Filippo Cuttica, Milano; C. M. Rag. Cav. Iro Voltini, Console Militare T. C. I., Crema; Cav. Uff. Guido Balboni, Firenze; Avv. Prof. Adolfo Rava, Padova; Ing. Arch. Italo Guidi, Firenze; Rag. Gr. Uff. Paolo Errera, Venezia; Dott. Giovanni Giuriati, Venezia; Gola in Lavagno Maria Teresa, Torino; D'Amato Maria, Torino; Valcarenghi Binda Anna, Milano; Saibene Paolo, Milano; Guglielmina Ulderico, Varallo Sesia; Giusti Giuseppe, Modena; Dott. Attilio Gorisi, Reggio Emilia; Oberti Oberto, Milano; Savoia Ferdinando, Bologna; Giannini Giovanni Francesco, Cutigliano; Rag. Riccardo Zannoni, Ferrara; Aldrovandi Fernando, Gropparello; Tedeschi Prospero, Fellegara-Scandiano; Dott. Stefano Pedrioni, Console del T. C. I., Bagnolo Mella; Rag. Roberto Pigorini-Barabaschi, Cornegliano di Viustuno; Clarke Fred. W., Roma; Rag. Cav. Uff. Stanislao Piccioli, Bengasi; Prof.a Clotilde Sadowski, Piacenza; Padre Prof. Cav. Giovanni Principe, Assisi; Gen. Gr. Uff. Giulio De Negri, Trieste; Dott. Comm. Gino Rava, Bologna; Ing. Comm. Achille Binda, Consigliere del T. C. I., Milano; Dott. Ing. Giorgio Marsich, Venezia; Ing. Guido Monti, Pavia; Dott. Ing. Massimo Giadoron, Santa Domenica di Visinada; Avv. Gino Fabbri, Arcidosso; Cav. Uff. Quintino Cerruti, Biella; Binda Volonteri Elvira, Milano; Ing. Comm. Angelo Binda, Milano; Dott. Gino Aguzzi, Belgioioso; Cap. Cesare Angelucci, Firenze; Dr. Bartolo Alosi, Roma; Dr. Giovanni Baldi, Bologna; Dr. Ranieri Adorni Braccesi, Console del T. C. I., Cascina; Cappio Celestino, Campore di Valle Mosso; Ing. Vitaliano Francesconi, Roma; Ing. Antonio Ferrari, Milano; Cav. Edgardo Furia, Console, Bengasi; Orioli Clara Furia, Bengasi; Conte Comm. Ulderico Sottocasa, Tripoli; Platè Dante, Milano; Nocerino Sabatino, Tolmino; Dr. Giampaolo Menegazzi, Villabruna; Ing. Luigi Avetrani, Roma; Canova Giovanni, Biella; Garavaglia Gianfranco, Milano; Fornelli Amleto, Ivrea; Palmieri Mariano, Napoli; Comm. Geom. Angelo Menada, Milano; Geom. Cav. Giuseppe Primavera, Console del T. C. I., Jesi; Cav. Pietro Nosetto, Torino; Moreno Pietro, Asmara; Moschetti Luigi, Console del T. C. I., Aversa; Cav. Angelo Asnaghi, Pioltello; Prof. Giorgio Mortara, Milano; Mortara Alberto, Milano; Mortara Marcella, Milano; Mortara Guido, Milano; Prof.a Giulia Bocca Pennazzi, Firenze; Prof.a Rosa Bollani, Milano; Rag. Comm. Carlo Colussi, Fiume; Avv. Comm. Giulio Moroni, Capo Console del T. C. I., Varese; Ing. Luigi Foschini, Torino; Dott. Francesco Dall'Acqua, Milano; Carpi Antonio, Rapallo; T. Colonnello Cav. Arnoldo Diograzia, Barra; Dott. Gino Volpi Ghirardini, Udine; Thomas Ernesto, Brusimpiano; Rag. Sirio Picco, Veglio Mosso; Cav. Guido Picco, Valle Mosso; Dott. Alvise Calesella, Treviso; Paganotti Guido, Torino; Passera Guido, Milano; Guzzini Gozzelino, Medolla; Girani Duilio, Roma; Salvetti Roberto, Biella; Ceccarelli Ulderico, Genzano di Roma; Frey Emma Ved. Capius, Venezia; Avv. Comm. Pietro Pagani, Venezia; R. Istituto Tecnico « Francesco Carrara », Lucca; Ravasi Giovanni, Monza; Sala Ferruccio, Milano; Dott. Aldo Olivetti, Torino; Sanguinetti Giuseppe, Novi Ligure; Del Corno Tullio, Montevarchi; Concina Eugenio, Console del T. C. I., Vinzaglio; Candelo Alfredo, Milano; Leantè Gaston Jules, Grimaldi; Rag. Tullio Magrini, Bologna; Mezzetti Giovanni, Galliate; Dr. Ing. Gr. Uff. Emilio Chaiiiol, Roma; Dr. Gian Antonio Fiocco, Valleggio sul Mincio; Vandelli Alfonso, Venezia; Antonini Augusto, Piacenza; Dr. Enrico Vecchi, Castelnuovo Sotto; Dr. Enrico Guagno, Torino; Castellani Lodovico, Arezzo; Mollo Alessandro, Novara; Dr. Irmo Legat, Trieste; Legat Lapo, Trieste; Avv. Ruggero Vitale, Genova; Dr. Ing. Cav. Pietro Bonetti, Bologna; Dr. Cav. Marco Muratore, Trinita; Gen. Gr. Uff. Guido Fenoglio, Corio Canavese; Col. Cav. Amleto Bergamini, Roma; Rag. Francescó De Sanctis, Mogadiscio; Dr. Felice Banchieri, Genova; Bertotto Evasio, Rosario di S. Fè; Onore Balla Giov., Milano; Cav. Giuseppe Caminito, Asmara; Sansa Renato, Console del T. C. I., Dignano d'Istria; Cav. Alfonso Solimani, Bologna; Castigliola Leonida, Somalia Italiana; Cap. Alberto Falconi, Firenze; Gnes Antonio, Fossalta di Piave; Ten. Salvatore Tenuta, Catanzaro; I Cap. Massimo Bonino, Console del T. C. I., Bioglio; Avv. Giorgio Barletta, Genova; Dr. Prof. Cav. Ardito Desio, Milano; Comm. Giovanni Cerri, Milano; Gr. Uff. Enrico Cavestri, Brusimpiano; Mattei Ettore, Bologna; Lazzara Giacomo, Trieste; Rag. Giuseppe Tettamanzi, Milano; Rossi Guido, Roma; Mazzinghi Guglielmo, Palermo; Prof. Cav. Aldo Foratti, Console del T. C. I., Montagnara; Prof. Dott. Alberto Gentili, Torino; Avv. Agostino Paolocci, Roma; Ing. Comm. Armando Luppis, Bolzano; Ten. Col. Dott. Cav. Achille Valerj, Padova; Dott. Prof. Giovanni Campora, Genova; Avv. Cav. Guido Di Fusco, Barra; Conte Giulio Senni, Badia Prataglia; Comm. Hector De-Smaele, Roma; On. Ing. Prof. Cav. Gr. Cr. Carlo Montù, Bellagio; Cerretti Emilio, Ozzano-Taro; Da Venezia Aldo, Venezia; Dott. Alfredo Jacobucci, Livorno; Montabone Angelo, Pianezza; Lattes Attilio, Torino; Ing. Imerio Brodi, Torino; De Finetti Giovanni Battista, Milano; Cav. Angelo Chiantera, Taranto; Marconini Federico, Padova; Lichti Nicola, Milano; Ferrara Francesco, Milano; Dott. Marcell Bachstez, Milano; Terrani Attilio, Vigevano; Dott. Mario Novak, Trieste; Giovenale Brunetto Pietro, Fossano; Zecchi Ettore, Castelfranco Emilia; Cav. Santi Lo Verde, Palermo; Avv. Eugenio C. Nobili, Console del T. C. I., Omegna; Abbigliati Ugo, Firenze; Avv. Luigi Raffaelli, Pesaro; Contessa Mary Senni, Badia Prataglia; Perego Angelo, Monza; Locatelli N. Mattia, Moretta; Palladino Giuseppe, Asti; Maccagni Emilio Alberto, Genova; Ten. Cesare Vittorio Poesio, Addis Abeba; Rag. Giancarlo Ajmone Marsan, Biella; Dott. Vittorio Luigi Pes, Console del T. C. I., Guasila; Comm. Don Fortunato Zocchi, San Macario; Ing. Comm. Francesco Brioschi, Milano; Dott. Prof. Fernando Rietti, Ferrara; Dott. Enos Perina, Lonate Pozzolo; Rag. Dott. Prof. Francesco Telesio, Roma; Dott. Cav. Uff. Luigi Ceccherini, Castiglione Fiorentino; Ten. Col. Rag. Cav. Uff. Santoro Tafuri, Pachino; Comm. Vittorio Cavanna, Genova; Gen. Comm. Adolfo Cecchetti, Torino; Dott. Ing. Cav. Uff. Mario Landini, Firenze; Avv. Cav. Uff. Domenico Santo, Roma; Sac. Bernardo Martini, Bertesina; Don Felice Giulio Cane, Torino; Geom. Armando Pancaldi, Ferrara; Carabelli Innocente, Milano; Molteni Giuseppe, Busto Arsizio; Zanni Michele, Roma; Mercati Aldo, Levizzano; Cav. Angelo Magrini, Orbetello; Aurogallo Francesco Raimondo, San Remo; Rag. Carlo De Rosa, Genova; Greppi Pietro, Vercelli; Rag. Attilio Nardi, Milano; Dott. Sebastiano Tomatis, Benevagienna; Cav. Giovanni Zanderighi, Milano; Fiorentino Luigi, Napoli; Dott. Marcello Cellina, Milano; Col. di S. M. Ing. Cav. Mario Bombagli, Capo Console Milit. T. C. I., Tirana; Ing. Ferruccio Cossutta, Trieste; Cressini Carlo, Milano; Cav. Francesco Cigada, Bergamo Alta; Cav. Don Vittorio Tos, Montanaro Canavese; Catenazzi Rina in Nasi, Como; Monferini Alberto, Milano; Gr. Uff. Tullio Righetti, Roma; Generale Comm. Federico Morozzo Della Rocca, Asmara; Ing. Cav. Venceslao Carrara, Genova-Quarto; Ing. Pietro A. Loro Piana, Quarona Sesia; Dott. Ing. Gianni Angelilli, Roma; Ing. Enrico Beonio Brocchieri, Lodi; Cav. Uff. Armando Carosini, Genova; Prof. Don Lino Bosio, Console del T. C. I., Caldaro; Soc. An. Costruzioni Meccaniche Riva, Milano; Soc. An. Pettinatura di Lane, Vercelli; Comune di Cairo Montenotte; Loro Piana Francesca, Quarona Valsesia; Loro Piana Elda, Quarona Valsesia; Pongiglione Carla, Imperia P.; Ravasio Giuseppina, Como; Pilla Giovanni, Avellino; Dott. Federico De Pasquale, Vittoria; Foà Sansone, Alessandria; Rag. Giuseppe Gortan Cappellari, Rigolato; Pittarelli Luigi, Alba; Maserà Rodolfo Ernesto, Vigevano; Cav. Vero Libero Gentili, Adi Ugri; Dott. Giovanni Schlaepher, Napoli; Colonnello Alberto Torrini, Livorno; Dott. Benedetto Secondi, Locate Triulzi; Avv. Luigi Macario, Bari; Rag. Arnaldo Ostinelli, Como; Morelli Alfonso, Terni; Merlino Andrea L., Genova-Voltri; Dott. Renato De Rose, Cosenza; Dott. Evaristo Calvi, Milano; Coppolecchia Michele, Napoli; Geom. Luigi Bardelli, Piove di Sacco; Barbuti Giuseppe, Bari. *(continua)*

AT-9

Da 3 generazioni Mobiloil è il migliore olio del mondo

E' dal 1877, da quando in America comparve la prima automobile, che il Mobiloil tiene il passo con la rapida evoluzione dell'industria automobilistica.

Oggi il Mobiloil è altrettanto moderno dell' ultimo tipo di vettura uscito dalla fabbrica. Si stanno ultimando, nella Raffineria di Napoli, i più moderni impianti di raffinazione che esistano al mondo.

Usate Mobiloil nella vostra auto: è il prodotto della più lunga esperienza - è l' olio che dura di più!

VACUUM OIL COMPANY S. A. I.

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo « perchè » ?

Riprendendo dopo breve interruzione le nostre consuete chiacchierate divulgative a richiesta dei Lettori, intese a chiarire elementarmente i « perchè » meno appariscenti della tecnica e della pratica automobilistica, ecco oggi uno spunto fertile.

Il Rag. R. A. di Napoli, infatti, tocca nella sua lettera un problema indubbiamente più vasto e interessante di quanto sia nelle sue intenzioni, col semplice « perchè » rivoltoci su un tema apparentemente di dettaglio, ma in realtà affrontante questioni di tendenze fondamentali, che divisero, e stanno forse per tornare a dividere, i progettisti di motori in due campi.

« *Perchè* — domanda il nostro abbonato — *la nuova vettura-utilitaria-tipo allestita in Germania, di cui han dato notizia* « Le Vie d'Italia » *a pag. 245 del Notiziario di giugno, pur essendo a quanto pare una macchina perfezionata e completa, tanto da avere persino le modernissime ruote indipendenti, possiede per contro il motore raffreddato ad aria, come le semplici motociclette? E' giustificata questa soluzione, indubbiamente economica ma non certo pratica nè scientifica per una macchina più pesante e meno veloce, cioè meno ventilata, che le comuni motociclette? Quali eventuali criteri possono averla ispirata, oltre a quello economico?*

Rispondiamo anzitutto precisando i termini della questione nella loro reale portata, che il nostro Lettore non ha interamente afferrata.

Non è detto che il raffreddamento ad aria di alcuni tipi di motore sia stabilito per ragioni prevalentemente economiche o di semplificazione costruttiva. Anzi, in automobilismo si può dire che il sistema più semplice e più economico sia proprio quello ad acqua, tanto più nei tipi con circolazione a termosifone, senza pompa, che tuttavia hanno dato e stanno dando eccellenti risultati pratici (509, Balilla, 500, Fiat 1100, ecc.).

Infatti, se il raffreddamento ad acqua comporta doppia parete nel monoblocco per creare un'intercapedine contenente il liquido, e la presenza di un radiatore e del ventilatore, il sistema ad aria implica anzitutto una fusione assai più delicata e costosa per la presenza delle alette, che hanno esigenze di estensione, profondità, profilo, simmetria e levigatezza (non potendosi lavorare il cilindro fuso, che deve venire esternamente perfetto) sconosciute all'altro tipo di motore. La stessa qualità della ghisa dev'essere migliore e più fina, sia per la miglior fluidità nella fusione che per le maggiori temperature di lavoro; molto più costosi e complicati risultano i modelli, ecc.

D'altra parte, nelle applicazioni automobilistiche, il raffreddamento ad aria non può fare assegnamento sulla sola ventilazione diretta conseguente alla traslazione del veicolo, come in motocicletta: lungi dal poter venire soppresso, il ventilatore va dunque studiato e costruito con più severe caratteristiche o trasformato in una vera e propria turbina, con trasmissione positiva anzichè a cinghia, e con gli opportuni deflettori, collettori e parzializzatori. Lo stesso radiatore viene generalmente conservato, sia pure in proporzioni ridotte, per essere inserito sul circuito di lubrificazione, stante le maggiori temperature raggiunte dall'olio — anche a prescindere dalle esigenze estetiche che impongono il finto radiatore anteriormente al veicolo. Se a ciò aggiungiamo le complicazioni costruttive che il sistema comporta in altri organi del motore, modificandone profondamente le condizioni di funzionamento — del che diremo in seguito — ecco per intanto lecita una prima conclusione: che cioè il sistema, tutto sommato, non è affatto più economico pel costruttore che lavori in grandi serie, in confronto al raffreddamento ad acqua.

Per altre ragioni quindi la nuova vetturetta-popolare-tipo dell'industria tedesca si presenta raffreddata ad aria: essenzialmente per migliorarne l'universalità di impiego, e la semplicità ed economicità *funzionali*.

Il motore raffreddato ad aria permette una ben più vasta latitudine d'uso in condizioni climatiche e termiche estreme, e in mano d'utenti profani, imperiti o distratti. L'acqua ha il difetto di gelare a 0° e di bollire a 100°, che in alta montagna possono scendere a 90° o meno. Nei paesi molto freddi o molto caldi, non indifferenti risultano le necessarie precauzioni dell'utente perchè la sosta non si prolunghi tanto da lasciare interamente dissipare il calore del precedente funzionamento, o, inversamente, perchè l'impiego avvenga con moderazione, senza eccessive persistenze o accentuati sovraccarichi. In relazione ai pericoli del surriscaldo, stanno le conseguenti cure manutentive del motore in fatto di disincrostazione interna dei cilindri, di pulizia del radiatore, di sorveglianza della buona tenuta delle valvole e della compressione, ecc.

È ovvio che nel motore ad aria, caldo e freddo hanno importanza molto minore, o quanto meno non influiscono a termine termometrico fisso; il gelo potrà aggravare le difficoltà di partenza, il surriscaldo diminuirà il tiro e la buona conservazione del motore, ma in nessun caso verrà improvvisamente e perentoriamente impedito il funzionamento o peggio rovinato il motore. Abolita la sorveglianza sull'avvenuto riempimento del radiatore, sulle eventuali perdite, sul funzionamento del ventilatore e della pompa; abolita ogni preoccupazione sulla reperibilità, quantità, qualità e temperatura dell'acqua — ecco una serie di semplificazioni di utenza, che presso alcuni individui e in alcune regioni hanno la loro importanza.

Di più appariscente e più largamente sentita utilità è la semplificazione nel problema dell'autorimessa. Il ricovero invernale riscaldato è un lusso che solo una minoranza di utenti, e solo nei grandi centri urbani, può permettersi. La gran maggioranza delle vetture circolanti in paesi ad inverno glaciale deve ricorrere a palliativi, complessi, costosi, noiosi e talvolta rischiosi: alla soluzione anti-congelante nel radiatore, allo svuotamento serale dell'acqua, ecc. Non è chi non apprezzi la comodità, propria del raffreddamento ad aria, di poter parcare la macchina in qualunque ripostiglio di fortuna, chiuso od aperto: nei paesi nordici questa semplificazione rappresenta, specialmente per la cilentela provinciale e rurale, una semplificazione pratica ed economica preziosa, anzi l'unica soluzione possibile del problema dell'autorimessa. (Ed ecco, forse, una tra le non ultime ragioni della grande diffusione della motocicletta nelle campagne di Germania, d'Inghilterra, dei paesi baltici).

Ma oltre a queste considerazioni pratiche, nel bilancio del raffreddamento ad aria possono ancora ricordarsi alcune voci più rigorosamente tecniche. Il motore ad aria, a parità d'ogni altra condizione, consuma meno carburante, sia perchè funzionando a una più elevata temperatura di regime ha un miglior rendimento termico specifico (è noto come il comune motore ad acqua lavori sempre troppo freddo, nei riguardi del consumo), sia perchè (questo ha importanza in città) risparmia le

calorie destinate a riscaldare la massa d'acqua, calorie che dopo breve percorso si dissiperanno durante la successiva sosta, per poi dover esser rifornite a spese del carburante. Il tipo ad aria non ha da portare a temperatura di regime che le pareti del cilindro: pochi secondi e poche calorie. Conseguentemente, esso presenta anche la possibilità di accelerare a fondo poco dopo l'avviamento a freddo, pratica pericolosa nell'altro tipo. Esso elimina il pericolo, più frequente e grave che non si creda, del passaggio d'acqua nell'olio, risolvendo nel modo più radicale il sempre aperto problema delle guernizioni della testata, tanto più oggi che la moda tecnica impone la delicata testa d'alluminio. Tutte doti, come si vede, che conferiscono assai all'universalità d'impiego dell'autoveicolo.

Di fronte a questo roseo bilancio attivo, merita tuttavia d'essere considerato il passivo. Il grande distacco tra le temperature minima e massima di funzionamento, comporta la previsione, costruttivamente, di maggiori dilatazioni: vale a dire che il gioco normale tra pistone e cilindro, tra gambi di valvola e rispettive guide, tra spinotto e bronzina di biella, tra la punteria e la valvola o il bilanciere, dev'essere maggiore che nel tipo ad acqua. Ora, a prescindere dalla rumorosità, il maggior gioco pistone-cilindro implica maggior consumo di lubrificante in tutte le condizioni d'impiego che non corrispondano al massimo surriscaldo, per il facile passaggio dell'olio in testa; e quando, sotto le dilatazioni massime, la tenuta sarebbe buona, il consumo risorge in ragione dell'alta temperatura e conseguente alta fluidità del lubrificante. Praticamente, lo sperpero d'olio neutralizza l'economia di benzina.

A sua volta, il necessario gioco tra valvole e guida compromette facilmente, coi trafilaggi d'aria, il minimo a freddo, già difficile in un carburatore costretto a lavorare a temperature diversissime. La più elevata temperatura normale di funzionamento, inoltre, sottrae più rapidamente all'olio la sua virtù lubrificante; accentua la formazione di depositi carboniosi; costringe a moderare il rapporto di compressione se non è previsto l'impiego di super-carburanti, per la facile tendenza a picchiare in testa; complica il problema dell'anticipo automatico d'accensione, accentuando la sensibilità del motore all'angolo d'anticipo e consigliando un'attenta e costante manovra a mano in funzione della temperatura e della qualità del carburante; e malgrado ogni accorgimento, verificandosi il surriscaldo, il rendimento volumetrico si abbassa, cioè nei cilindri diminuisce il riempimento per la rarefazione della miscela (come è ovvio dall'osservazione già fatta sull'economia di carburante: il rendimento termico migliora a scapito del volumetrico).

Tutto sommato, i difetti paiono neutralizzare i vantaggi del sistema, e forse li superano, almeno nel senso della più frequente revisione del motore e di una certa, anche se lieve, tendenza ad usurarsi prima, propria degli organi soggetti a tormenti dinamici pronunciati sotto surriscaldo. Si può concludere che il raffreddamento ad aria è preferibile quando assumano preponderante importanza le considerazioni pratiche sopra ricordate, e sia destinato ad una clientela meno raffinata; per l'utente più esigente invece, e per le zone temperate, il motore ad acqua dà forse un maggiore cumulo di soddisfazioni.

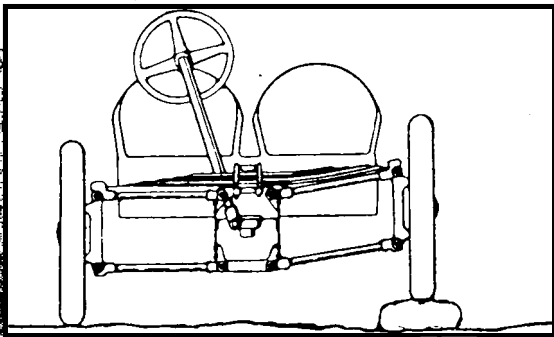
Diversa è la conclusione nel caso di motori destinati a funzionare a carico costante o quasi, con dilatazioni e giochi previsti per una determinata temperatura di regime, e raffreddabili per semplice ventilazione. Il motore d'aeroplano è un tipico esempio della convenienza tecnica, pratica ed economica del raffreddamento ad aria, che si è infatti pressochè generalizzato, benchè qualche tecnico preveda un prossimo ritorno offensivo

dei partigiani dell'acqua. In condizioni quasi analoghe, entro certi limiti, può ritenersi il motore da motocicletta, veicolo che per il suo elevato rapporto potenza-peso, ignora i sovraccarichi delle applicazioni automobilistiche da turismo. Anche in moto, tuttavia, la scelta dell'aria è prevalentemente motivata dalle ragioni pratiche già accennate, e dalle esigenze di peso, di ingombro, di economicità d'utenza, nonchè in considerazione dei minori chilometraggi annui abituali.

Va, infine, tenuto ancora presente che il motore raffreddato ad aria non tollera senza inconvenienti pratici le contropressioni allo scarico, conseguenti ai silenziatori molto strozzati venuti di moda in automobilismo: quindi mal si presta ad applicazioni dove il perfetto smorzamento acustico degli scoppi sia di assoluto rigore.

CRISTOFORO.

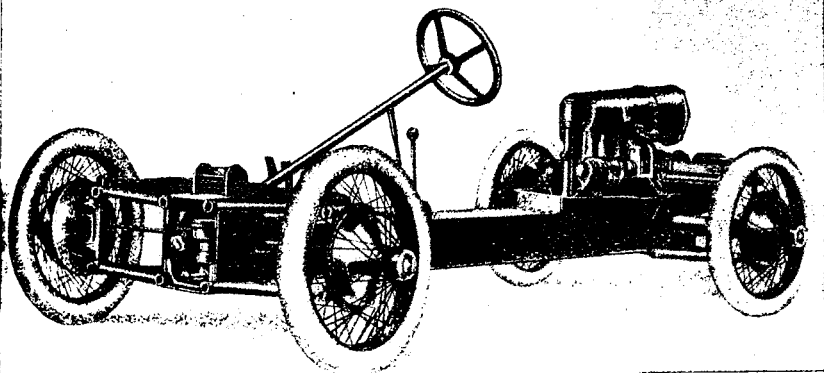
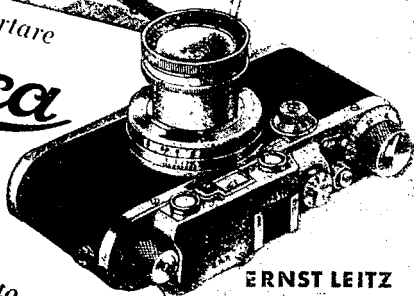
Anticipazione italiana nel campo delle vetturette.

Il nostro accenno, nel fascicolo di giugno, alla vetturetta popolare tedesca ci ha procurato, con una interessante segnalazione, il ricordo di una notevole realizzazione italiana, che anticipava di oltre un decennio le maggiori conquiste moderne in questo campo. Sin dal 1922 — e *Le Vie d'Italia* ne avevano dato comunicazione — era stata costruita una piccola macchina utilitaria che, per caratteristiche costruttive e per originalità di criteri, potrebbe rappresentare tuttora un modello di avanguardia. Basti dire che la vetturetta intitolata « San Giusto » aveva il motore posteriore senza raffreddamento ad acqua e la sospensione indipendente sulle quattro ruote. Richiamiamo i principali dati costruttivi della « San Giusto », che fu progettata dall'Ing. Cesare Beltrame, non senza avere prima ricordato che più di una macchina del genere è rimasta in esercizio per lunghi anni e che uno *chassis* è oggi visibile al Museo dell'automobile a Torino, mentre un altro, che ha percorso 40.000 chilometri, è stato donato al Municipio

LA SOSPENSIONE INDIPENDENTE DELLA « SAN GIUSTO »

di Milano per il costituendo Museo delle scienze e delle industrie.

Il motore era a quattro cilindri, con un regime normale di 2200 giri, che, per quell'epoca, si può considerare abbastanza veloce. Per accennare alle qualità utilitarie ed economiche della macchina, il raffreddamento avveniva con circolazione forzata di aria, soffiata da un ventilatore in una camera avvolgente i cilindri. Il motore, come già abbiamo accennato, era montato posteriormente e la trasmissione avveniva dal gruppo motore - cambio - differenziale alle ruote mediante due semi-assi a snodo cardanico. Il telaio era costituito da un unico longherone centrale e tanto il ponte posteriore quanto quello anteriore erano senza assale Le quattro ruote risultavano, quindi, a sospensione indipendente, ottenuta me-

diante un parallelogrammo articolato, le cui deformazioni erano assorbite da una balestra trasversale fissata al longherone centrale e sollecitate a sbalzo.

Il meccanismo di sterzo agiva al centro del ponte anteriore e comandava direttamente ciascuna delle due ruote. Le caratteristiche utilitarie della macchina si riflettevano sull'esercizio, che era economicissimo, sia per la tassa limitata (la potenza fiscale era di 8 cavalli), sia per il ridotto consumo. Le pubblicazioni tecniche del tempo elogiarono a gara il comportamento della macchina come molleggio, come tenuta di strada (si era realizzata una buona distribuzione delle masse) e come frenatura (erano già applicati i freni sulle quattro ruote). La definizione di costruzione d'avanguardia appare ben meritata, e ci è gradito aver oggi ricordata la «San Giusto», come una nuova dimostrazione del primato tecnico e costruttivo dell'automobilismo italiano. Gli schizzi che accompagnano questa breve relazione mostrano, a prescindere da qualche forma esteriore oggi non più in voga, i pregi e l'originalità della vetturetta.

LO CHASSIS DELLA «SAN GIUSTO»

Il Salone Italiano dell'Automobile.

Il 28 ottobre segnerà anche quest'anno la data di apertura del Salone Italiano dell'Automobile, che pare ormai radicato nella propizia stagione autunnale. Anche se il principale scopo di questa data — scelta dopo ripetuti esperimenti primaverili — cioè quella di presentare i nuovi modelli allestiti dalle Case per l'anno successivo, non potrà aver largo seguito per il numero necessariamente limitato di Case espositrici, verranno presentate tuttavia non poche novità di rilievo. Una riguarderà probabilmente un nuovo modello di vettura, e rivestirà un larghissimo interesse: ma le più numerose novità si noteranno nel campo della carrozzeria, dove è in atto un certo fermento innovatore, e nei veicoli industriali.

Accanto alla mostra tecnica e meccanica, un « numero » di primario interesse sarà costituito dalla mostra dell'autarchia dei carburanti: rassegna fedele e completa, lusinghiera per ogni italiano, degli sforzi fatti dalla Nazione nel campo dell'emancipazione: dagli impianti di cracking e d'idrogenazione, ai carburanti alcoolici, ai succedanei liquidi, solidi e gassosi: tutta questa organizzazione sarà opportunamente documentata e divulgata.

Il Salone, organizzato dall'A.N.F.I.A., avrà luogo come di consueto a Milano, nel Palazzo dello Sport, nel recinto della Fiera Campionaria, e sarà occasione d'interessanti manifestazioni di contorno.

I costi di utenza.

Il fascicolo di luglio della Rivista francese « La Science et la vie » pubblica un bilancio comparativo tra i costi d'esercizio medi, ricavati da una ripetuta serie di rilevazioni, rispettivamente di una vetturetta *Sinca-Cinq* (edizione francese della Fiat 500) e la vettura-tipo francese di media cilindrata. Il bilancio, per astrarre dalle oscillazioni del mercato nella valutazione delle vetture usate, contempla l'ammortamento completo dopo 100 mila km. percorsi in 5 anni. L'ipotesi è, per l'utente italiano, pessimista nel presupposto di realizzo nullo dopo 5 anni (in realtà la vettura varrà ancora da un quarto a un terzo del prezzo iniziale) — e ottimista invece nel rilevante chilometràggio medio annuo per la media degli automobilisti (20 mila km.) Tuttavia uno sguardo alla seguente tabella può interessare, in via di massima, anche l'utente italiano:

	Vettura media Franchi	Vetturetta 5 HP Franchi
Prezzo d'acquisto	20.000	11.900
Interessi 5 % (5 anni)	5.000	2.775
Assicurazioni (terzi, furto, incendi)	4.500	2.250
Rimessa	6.000	4.000
Gomme (un treno per 20 mila km.)	2.400	800
Olio	1.600	1.000
Benzina	23.800	12.000
Manutenzione e riparazioni	7.800	4.600
Lavaggi e ingrassature	3.900	2.080
Totale Franchi	80.000	41.605

È evidente che non tutte le voci segnano, in Italia, altrettanto divario tra la vettura maggiore e la piccola: inoltre che il campione scelto per la prima è di mole, cilindrata, consumo ed esigenze superiori al tipo, nel quale s'identifica oggi in Italia la vettura media. Però il minore scarto tra i due corrispondenti bilanci italiani viene neutralizzato in parte da una voce che manca nei bilanci francesi: la tassa annuale di circolazione.

È obbligatorio chiudere a chiave?

Una recente sentenza della Pretura di Firenze reca un contributo alla logica interpretazione dell'art. 32 Cod. Strad., ove si prescrive al conducente di non allontanarsi dall'autoveicolo senza aver prese tutte le cautele per impedire a persona inesperta di rimetterlo in moto. Giudicando sulla domanda di un tale, investito dalla vettura rubata, il Magistrato ha assolto il proprietario che l'aveva lasciata incustodita, senza chiave d'accensione nel quadretto e a freni chiusi, ma a porte non chiuse a chiave, ritenendo quest'ultima cautela non contemplata nè sottintesa nella legge.

La pronuncia (nonostante il rigoroso avviso in contrario espresso in altra sentenza dalla Corte di Cassazione) ci pare equa e saggia. La chiusura a chiave delle porte della guida-interna è una cautela predisposta a favore del proprietario contro il pericolo del furto della vettura o del suo contenuto, non contro il pericolo dell'abusiva circolazione d'inesperti. Tanto è vero che la serratura a chiave non è prescritta, nè è materialmente ipotizzabile, per molti veicoli, ad esempio le vetture scoperte, non soggette affatto ad altri obblighi surrogativi di cautele antifurto. L'inesperto di cui è cenno nell'art. 32 Cod. Strad. non può essere, evidentemente, il ladro, pel quale nessuna cautela è praticamente sufficiente, ma il profano che colposamente o per ischerzo o per bravata o per distrazione compia una manovra che accidentalmente permetta al veicolo, per impulso proprio o per acclivio stradale, di rimettersi in moto. La vettura abbandonata senza chiave d'accensione e a freni chiusi, meglio se con una marcia piccola innestata, è dunque più che cautelata contro questo pericolo, indipendentemente dalla chiusura delle porte.

Nuovi termini per l'applicazione dei segnalatori di direzione.

Un decreto in data 3 luglio del Ministro per le Comunicazioni, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 21 luglio N. 177, fissa i seguenti termini per l'applicazione sugli autoveicoli dei dispositivi meccanici di direzione e dello specchio retrovisivo a sensi del precedente decreto ministeriale 1° giugno 1936 da noi citato nel numero di settembre dello scorso anno:

1) Autoveicoli di nuova costruzione: 30 giugno 1937;

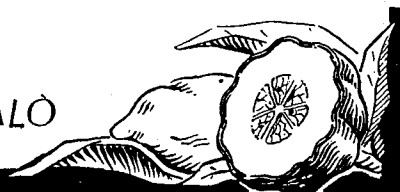
2) Autoveicoli già in circolazione:

a) automobili adibiti a servizio pubblico di linea, di piazza e di noleggio da rimessa, nonchè autocarri, automobili in servizio privato per trasporto di persone e cose, ed automobili ad uso speciale: 31 dicembre 1937;

b) automobili in servizio privato per trasporto di persone: 30 giugno 1938;

Per gli autoveicoli speciali per uso militare, in deroga alle disposizioni emanate col decreto ministeriale 1° giugno 1936-XIV, gli indicatori di direzione potranno essere azionati meccanicamente, senza impiego di energia elettrica, e per gli autoveicoli di lunghezza superiore a m. 6 non è obbligatoria l'applicazione del dispositivo luminoso. Sugli autoveicoli speciali, poi, per uso militare non è obbligatoria la segnalazione di rallentamento o di arresto.

Autorimesse girevoli.

Un architetto tedesco, dovendo progettare un palazzo di abitazioni private, contenente al piano terreno locali di pubblico ritrovo necessariamente alti, a fianco di

negozî e di ufficî più bassi, e un giardino con piscina in luogo del cortile, si è trovato imbarazzato nella sistemazione delle autorimesse. Egli ha girato genialmente l'ostacolo disponendole negli ammezzati, cioè godendo la differenza d'altezza obbligata tra i diversi vani del pianterreno. Una rampa, dal giardino interno, raggiunge il piano delle rimesse, che si aprono a spina di pesce direttamente sulla balconata che le serve. Mancando, per evidenti ragioni, lo spazio di manovra per l'inversione di marcia delle vetture, ogni rimessa è costituita da una piattaforma girevole di tipo ferroviario, montata su rotelle e comandabile a mano con la stessa facilità di una comune serranda.

La piattaforma porta tangenzialmente su un fianco una specie di ventola verticale, che, girando, viene a disporsi in corrispondenza dell'apertura, formando la porta. Ricoverata la macchina, l'utente dà mezzo giro alla piattaforma, e la rimessa rimane chiusa. Per ripartire, altro mezzo giro: la rimessa si apre; e la vettura presenta il cofano verso l'uscita.

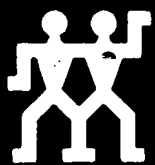
Il sistema, indubbiamente ingegnoso, presenta tuttavia — oltre all'incognita del costo — l'inconveniente della scarsa utilizzazione dello spazio, dovendo evidentemente ogni ricovero essere altrettanto largo quanto lungo, dal quale requisito le vetture moderne tendono a staccarsi sempre più.

Autostrade e trazione anteriore.

In una recente conferenza alla Società tedesca degli Ingegneri dell'Automobile, l'Ing. Röhr, direttore tecnico della Mercedes-Benz, ha fornito una spiegazione e un vaticinio razionali sulla sorte dei sistemi di trasmissione nell'automobile da turismo, ponendola in funzione della specializzazione dei tipi, verso la quale ci avvieremo dopo l'attuale fase dell'automobile « universale ».

Per la vettura media, oggi richiesta dal pubblico, adatta in via di approssimazione a disimpegnare i più varî servizî senza speciale attitudine a un determinato impiego, il conferenziere ritiene che la soluzione classica del motore anteriore e trasmissione posteriore raccolga tuttora il più favorevole bilancio, fatta la media dei pregi e degli inconvenienti, e che perciò si meriti, ancora per parecchi anni, il favore del pubblico.

Ma quando ogni famiglia possiederà più di una macchina (non si dimentichi che parla un tedesco a un pubblico di tedeschi), sarà indispensabile differenziare la macchina piccola, maneggevole, adatta per le velocità medie e per le strade accidentate, per i terreni rotti o molto ripidi, per la marcia cittadina, dalla vettura da gran turismo e altissima velocità, specialmente adatta per la rete autostradale. Solo la prima, secondo l'autore, potrà avere motore e trasmissione posteriori, il che facilita la maneggevolezza (raggio di sterzata, dolcezza di guida), l'aderenza nelle forti salite per il sovraccarico sulle ruote motrici, le frequenti riprese senza slittamenti nè rapida usura delle gomme, la sospensione su strada brutta e a media velocità, ecc.

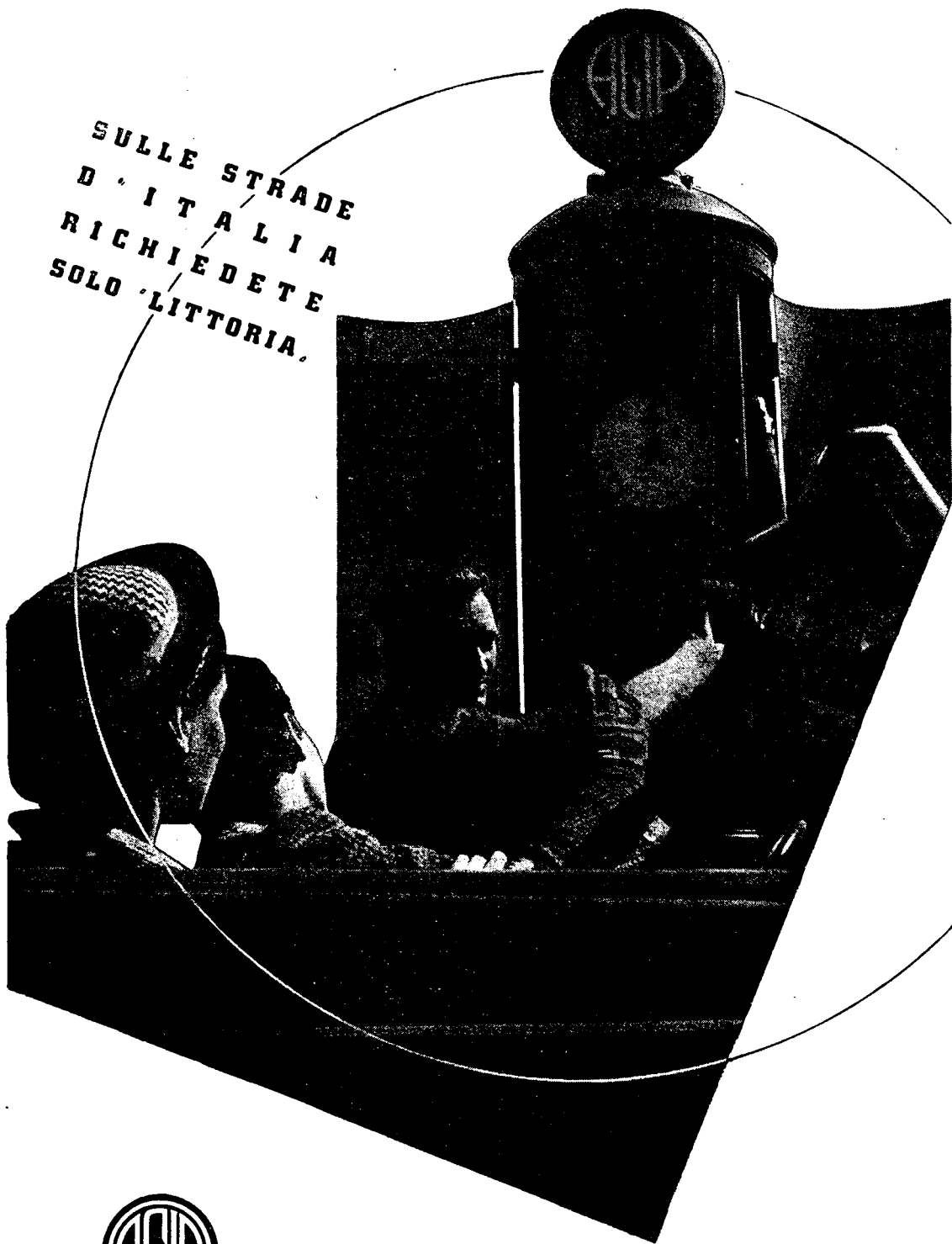
La seconda vedrà invece generalizzato il motore e la trasmissione anteriori; disposizione che facilita, sia dal punto di vista della guida come sotto il riflesso costruttivo e quello aerodinamico delle carrozzerie, le alte velocità abituali su strade piane a curve larghe. L'autostrada, insomma, imporrà necessariamente, per un razionale sfruttamento, la vettura a trazione anteriore.

VIAGGIO REGOLARE

dipende da funzionamento regolare

Date una protezione efficace al motore con la sicura efficienza di **TOURING OIL.**

Potrete marciare con sicurezza liberi da ogni preoccupazione, alla massima velocità, ininterrottamente, per centinaia di chilometri, senza alcun inconveniente.

TOURING OIL ha poi un consumo ridottissimo e fa economizzare anche carburante.

SULLE STRADE
D'ITALIA
RICHIEDETE
SOLO "LITTORIA"
AGIP

CICLO-MOTO-TURISMO

Statistica delle biciclette circolanti in Italia nel 1935 e 1936.

	1935	1936
Agrigento	783	737
Alessandria	118.570 (1)	96.832
Ancona	31.799	35.039
Aosta	37.101	37.465
Aquila	1.537	2.047
Arezzo	30.710	33.183
Ascoli Piceno	12.681	12.668
Asti	—	29.530
Avellino	2.245	2.320
Bari	37.900	35.000
Belluno	18.256	17.000
Benevento	1.630	2.052
Bergamo	59.116	64.059
Bologna	182.236	193.072
Bolzano	28.383	29.100
Brescia	100.759	113.258
Brindisi	7.637	7.532
Cagliari	20.965	21.251
Caltanissetta	1.070	659
Campobasso	2.175	2.410
Catania	9.688	8.144
Catanzaro	2.434	1.930
Chieti	5.396	5.393
Como	66.719	66.062
Cosenza	2.000	1.075
Cremona	87.034	84.367
Cuneo	92.000	87.328
Enna	800	598
Ferrara	115.000	108.447
Firenze	105.782	109.019
Fiume	2.729	2.688
Foggia	4.940	3.713
Forlì	84.761	87.599
Frosinone	6.500	4.036
Genova	30.066	28.649
Gorizia	21.794	24.331
Grosseto	14.832	14.348
Imperia	12.804	12.922
La Spezia	13.256	13.198
Lecce	25.713	19.973
Littoria	8.849	6.140
Livorno	28.494	28.272
Lucca	47.178	41.650
Macerata	15.303	14.917
Mantova	103.455	95.996
Massa	8.979	9.119
Matera	739	828
Messina	8.643	8.340
Milano	422.352	428.761
Modena	113.174	111.488
Napoli	12.877	14.938
Novara	79.551	84.300
Nuoro	1.500	1.558
Padova	111.397	105.674
Palermo	8.000	9.500
Parma	74.248	77.022
Pavia	114.324	118.119
Perugia	28.466	27.488
Pesaro	30.804	35.052
Pescara	9.000	8.000
Piacenza	50.305	51.369
Pisa	60.087	65.550
Pistoia	22.000	23.000
Pola	9.593	8.510
Potenza	800	1.000
Ragusa	1.931	2.488
Ravenna	91.000	91.740
Reggio Calabria	4.439	4.523
Reggio Emilia	86.599	80.209
Rieti	5.356	5.554
Roma	66.000	68.000
Rovigo	48.768	51.277
Salerno	8.200	8.500
Sassari	4.561	4.171
Savona	22.000	22.300
Siena	24.056	28.132
Siracusa	5.000	3.673
Sondrio	8.435	8.160
Taranto	10.300	9.150
Teramo	7.680	9.675
Terni	13.624	14.346
Torino	215.098	221.038
Trapani	5.689	6.246
Trento	33.189	32.989
Treviso	65.300	63.248
Trieste	18.268	20 992
Udine	90 355	101.837
Varese	95.204	92 642
Venezia	57.144	51.594
Vercelli	72.630	74.713
Verona	77.980	69.339
Vicenza	71.510	65.743
Viterbo	9.972	10.495
Zara	1.869	1.060
Totale	**3.992.066**	**4.019.509**

Presentiamo in una semplice tabella a due colonne la statistica delle biciclette circolanti in Italia nel 1935 e nel 1936. Questa compilazione, che riassume e sintetizza un lavoro di indagine lungo, paziente, minuzioso merita qualche cenno di commento non tanto per indurre il lettore ad apprezzare le difficoltà superate e la mole ingente di consultazioni riunite per approdare a quel centinaio di numeri, quanto per metterlo in grado di poter esattamente valutare il significato delle cifre che gli sono offerte.

La statistica della circolazione delle biciclette è il frutto di una inchiesta accuratamente condotta presso le Ragionerie delle Amministrazioni provinciali, le quali forniscono il numero dei contrassegni per bicicletta venduti in ogni Comune. La fonte, come si vede, è la più sicura e la più diretta. Per lo scrupolo e la precisione con cui si è svolta l'inchiesta, la nostra statistica rappresenta quanto di più completo si possa offrire agli interessati i quali non possiedono, allo stato attuale, altra sorgente di informazione.

La statistica, come abbiamo detto, è compilata sulla base dei contrassegni venduti; essa non può quindi tener conto delle esenzioni previste dalla legge e delle... evasioni. La cifra totale delle biciclette circolanti in Italia è quindi senza dubbio superiore a quella denunciata dalle statistiche.

I quattro milioni di macchine sono pertanto largamente superati e la media della distribuzione della bicicletta si può ritenere di un veicolo ogni undici abitanti. L'incremento dal 1935 al 1936 è di 27.443 macchine; cifra non indifferente, tanto più se si tiene conto delle particolari condizioni superate dal popolo italiano nel periodo considerato: il periodo della resistenza all'iniquo assedio economico; il periodo della conquista africana e dell'avvento dell'Impero. Alla luce di questi avvenimenti si possono interpretare alcuni punti singolari della statistica: ad esempio, la diminuzione delle biciclette circolanti in qualche provincia. Si tratta per lo più di zone ove la bicicletta è impiegata in prevalenza dai giovani: e i giovani, nell'epoca in esame, erano impegnati in un'eroica impresa in terra d'Africa. Le macchine giacevano immote ma i piloti erano gli stessi forse che in sella alle motociclette, al volante degli autocarri, sul seggiolino dei carri armati, dominavano le piste sassose e gli acquitrini.

In altre provincie invece, e specialmente in quelle a zone pianeggianti, l'incremento è sensibile: il 13 per cento circa a Brescia, oltre il 14 per cento a Pesaro, ancora di più a Napoli, ove però la densità di circolazione è bassissima.

Le indagini del T. C. I. intanto proseguono per assicurare a questa importante statistica la maggiore compiutezza e la necessaria continuità.

(1) Compresa l'attuale provincia di Asti.

Note pratiche: I freni.

La grande maggioranza dei ciclisti è rappresentata da individui che, oltre a non essere tutti impavidi guidatori, sono assai preoccupati della loro integrità personale. Perciò si preoccupano giustamente del funzionamento dei freni. Poichè non possiamo dar loro torto e condividiamo questa preoccupazione, vediamo di accontentarli, in questa breve prima puntata, facendo alcune considerazioni sul tipo classico di freno illustrato nella figura. Per diverse ragioni esso rappresenta il tipo che verrà normalmente usato dal cicloturista; tipo semplice, leggero, economico, efficace, e soprattutto di larghissimo impiego, essendo normalmente montato su tutte le biciclette di tipo *sport* e corsa. Freni di questo genere se ne costruiscono sia in acciaio che in duralluminio.

IL TIPO CLASSICO DI FRENO, CON « POGGIAMANI » ALLE LEVE, E UN PATTINO SPECIALE

Il montaggio di questi freni essendo fatto mediante un solo bullone, si comprende come questo bullone sia sottoposto, nel freno anteriore, a sollecitazioni non indifferenti; tuttavia il pericolo che esso si rompa, se non assolutamente impossibile, è quanto meno improbabile. Chi vuole essere completamente tranquillo può montare gli appositi collari tiranti, che si fissano alla forcella; essi trattengono i due portapiattini, e in tal modo il bullone non è più sollecitato. Pur declinando ogni responsabilità per il consiglio, perchè, lo ripetiamo, le rotture non sono impossibili, consideriamo normalmente superflua questa precauzione.

La preoccupazione maggiore si riferisce, invece, al filo di trasmissione. Il filo in sè, specie se mantenuto lubrificato e se viene sostituito prima che sia troppo usato, non si spezza quasi mai. Ma i fili si staccano facilmente all'estremità in cui sono saldati ai « nipples ». Bisogna badare che la saldatura sia fatta bene, osservando che i tenui fili componenti il cavo sporgano e che le loro estremità siano piegate in fuori. Collaudato poi il filo con qualche rude frenata, lo si può usare con tranquillità. L'altra estremità non deve preoccupare, perchè il filo è chiuso nel morsetto a vite e non può sfuggire. La trasmissione flessibile deve essere ben lubrificata prima del montaggio; ogni tanto bisogna lubrificare lievemente le estremità del cavo nel punto in cui escono dalla guaina.

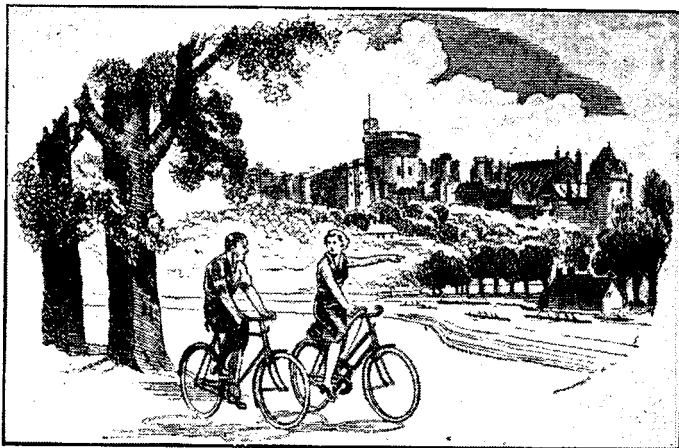
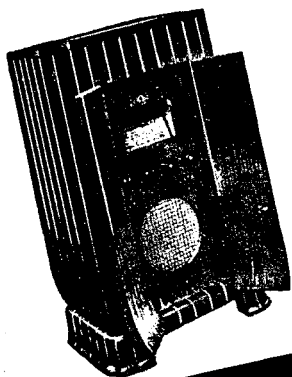
Per la manutenzione dei freni, oltre a quest'ultima precauzione e alla necessità di cambiare la tramissione flessibile quando è vecchia, le cure maggiori sono da riservarsi ai pattini, che rappresentano il problema più fastidioso da risolvere. I freni di buona marca hanno già pattini ottimi: la loro durata non è, però, lunga, e conviene anzi, data del resto la modica spesa, cambiarli di frequente. Recentemente è apparso un tipo di pattino interessantissimo, che alla prova ci è risultato ottimo sotto diversi aspetti. Esso è di sostanza speciale nera e del disegno visibile in figura; dà una frenata assai potente.

Si deve anche verificare che le leve abbiano un movimento libero. La trasmissione flessibile non deve fare pieghe brusche, e i freni devono essere sempre ben registrati mediante l'apposito tendifilo azionabile a mano, in modo che agiscano non appena si aziona la leva, ma non istantaneamente, il che potrebbe essere a volte pericoloso per le eventuali slittate prodotte dall'improvviso bloccaggio. In tal modo i pattini si mantengono a lievissima distanza dagli orli del cerchio. Incidentalmente diamo questa avvertenza: siccome la copertura gonfia è più larga del cerchio, conviene sgonfiarla, montandola o smontandola, perchè passi bene fra i pattini. Perciò, riparata, ad esempio, una gomma dopo una foratura, per rimettere a posto la ruota (ammesso che sia stata tolta, cosa facile usando i raccomandabilissimi galletti, per ripararla con maggiore comodità), è bene attendere a gonfiarla dopo fatto il montaggio.

Con un buon paio di freni come quelli da noi descritti (è bene scegliere una forma ad arco ampio, perchè si adatta meglio alle coperture semiballon), si possono ottenere le migliori frenate possibili. Circa il modo di frenare, raccomandiamo di abituarsi a usare i freni il meno possibile. Bisogna assuefarsi a valutare e prevenire, entro i limiti del possibile, le necessità di rallentamento o di arresto. Sarà anche utile abituarsi a schivare gli ostacoli con manovre, che nella maggior parte dei casi sono più sicure di una frenata. Non si deve frenare rudemente; nelle discese è bene farlo in fondo ai tratti rettilinei, ma dolcemente e in tempo largamente utile. In curva, non bisogna frenare troppo anteriormente; in discesa, in caso di tornanti, è però bene, dovendo frenare durante la curva, stringere un po' più anteriormente che posteriormente. È anche bene abituarsi a usare sempre entrambi i freni, ma quello anteriore solo dolcemente il resto della possibile frenata lo si tiene in riserva.

Intermezzo femminile.

Sul numero di maggio di *Adam*, la nota rivista francese di abbigliamento maschile, abbiamo trovato un interessante articolo «Eleganza su due ruote», collocato al posto d'onore e completato da una spiritosa copertina (una coppia in tandem, disegnata da Garretto col suo solito estro personalissimo). Scopo dell'articolo era quello di presentare qualche figurino di «eleganza ciclistica». Tuttavia non poche considerazioni del testo sono di sapore prettamente cicloturistico, e attestano la vitalità di questo *sport* oltr'Alpe, non soltanto fra gli uomini. Infatti, è molto usato il tandem, prevalentemente di tipo misto. Ecco il ritorno dei cicloturisti a Parigi, la sera. «Tutta questa gente, verso l'imbrunire, si fiancheggia, si sorpassa sulle strade, ed ingorga gli accessi di Parigi, un po' affaticata, ma tanto felice: un pugno sull'anca, l'altra mano al manubrio, pedalando dolcemente con aria sciolta, ma non assente, la coppia corre, l'uomo davanti e la donna dietro un po' a rimorchio, poichè la giornata è stata un poco dura. Talvolta ella cerca, nelle automobili che la sorpassano, uno sguardo d'approvazione per il suo grazioso costume, frutto di uno studio minuzioso. Essa ne incontra, talvolta, di questi sguardi; poichè ci sono ancora molti amatori della bicicletta nelle automobili, e ve ne saranno sempre».

Questa descrizione ci ha fatto pensare se vi siano delle «amatrici» della bicicletta nel nostro pubblico femminile. A voler intendere con parola «amatrice» nel vero senso «cicloturistico», bisogna convenire che non ve ne sono certamente molte. Non vorremmo, a dire il vero, veder diffuso il cicloturismo femminile da noi, così come lo è, ad es., in Inghilterra. Se i giornali e le riviste di ciclismo e cicloturismo hanno apposite rubriche femminili, redatte da collaboratrici specializzate e praticanti; se le biciclette da donna di tipo sportivo sono diffusissime e le Case più importanti ne hanno in catalogo numerosissimi tipi; se colà non c'è casa produttrice che non venda il suo bravo tandem misto, bi-

ANCHE IL GENTIL SESSO PUÒ PRATICARE IL CICLOTURISMO

sogna pensare che anche il gentil sesso pratica largamente il ciclismo come *sport*.

Noi siamo piuttosto del parere che la donna, data la sua più debole e, per parecchi aspetti ed esigenze, diversa costituzione fisica, non sia adatta in genere ad un cicloturismo molto attivo. Essa può tuttavia dedicarvisi, salvo eccezioni, con molta moderazione, e in questo caso trarne giovamento fisico e psichico. Una prova del fatto che la bicicletta non è certo dannosa, se usata in giusta misura, alla salute femminile, ci è offerta dall' innocuo uso quotidiano della bicicletta come strumento di lavoro da parte delle operaie italiane di ogni età. Anche in questo caso si può dire: « In medio stat virtus ». I pareri di medici, anche illustri, sono discordi, ma non si erra certo di molto pensando che, mantenendo una via di mezzo, si evitano gli inconvenienti temuti dagli uni, e si raggiungono sufficientemente i benefici voluti dagli altri.

QUESTA FIGURINA È TOLTA DALLA PAGINA INTRODUTTIVA ALLA DESCRIZIONE DEI SEI MODELLI SPORTIVO-CICLOTURISTICI DEL CATALOGO DELLA PIÙ GRANDE FABBRICA DI BICICLETTE DI TUTTO IL MONDO

Con una bicicletta attrezzata, e soprattutto molto confortevole, signorine e signore possono «andare a spasso» anche relativamente lontano, magari facendo le salite a piedi e godendosi poi la discesa in bicicletta. Informiamo le gentili Lettrici cui può interessare che la bicicletta descritta sul numero di giugno di questa Rivista, viene costruita anche nel tipo per signora.

Un consiglio di natura non eccessivamente tecnica (e del resto forse inutile) è quello di partire... in buona compagnia. Per quanto sia tutto bello e piacevole, la bicicletta, il panorama, l'attimo poetico, la sosta gastronomica, ecc., non è questo che conta; perchè, motivo eterno, una compagnia ben assortita è pur sempre una gran cosa!

Cicloturismo motorizzato.

Abbiamo ricevuto molte richieste in merito alla possibilità di impiegare sulla bicicletta dei piccoli motorini ausiliari. Già ebbimo a dire che tali motori riguardavano un'attività alquanto estranea al cicloturismo. Ciò per il fatto che non esistevano allora sul nostro mercato veri e proprî motorini « ausiliari », ma solo piccoli motori adatti alla costruzione di macchine più vicine alla motoleggera che alla bicicletta.

Non è a dire che la situazione sia oggi mutata; ma poichè ci sono delle novità in vista, e poichè le richieste dei Lettori continuano, vediamo oggi di dare poche notizie informative, alle quali, a suo tempo, faremo seguire una più esauriente esposizione pratica.

Il problema della motorizzazione della bicicletta può esser posto nei termini della seguente lettera, pervenutaci dal Cav. Baldini, Capostazione di Mondovì.

‹Qualche settimana addietro, su un giornale che non rammento, vidi una illustrazione, per il vero poco chiara, annunciante essere stato messo in commercio un motorino applicabile a qualsiasi bicicletta, dietro il sellino, come su un portapacchi posteriore. Potrebbero «Le Vie d'Italia» trattare l'argomento indicando le qualità utili, gli inconvenienti, insomma tutto quanto può riguardare tale motorino che, se avesse una discreta praticità sulle strade di collina a titolo di sussidio al motore umano, incontrerebbe enormemente specialmente nei ciclisti tipo impiegato verso i quaranta e oltre? ».

LA RUOTA MOTRICE DI CUI SI PARLA NEL TESTO E UNA VISTA PARZIALE DEL MOTORINO SEZIONATO

Premettiamo subito che non abbiamo vista l' illustrazione del non citato giornale, ma crediamo che sia stata inserita a puro titolo di curiosità.

Il tipo di motore indicato, situato sopra la ruota posteriore, è di costruzione straniera e qualche anno fa era anche, almeno virtualmente, importato in Italia. Non deve però aver avuto successo da noi.

Oggi non esiste nulla nè di simile, nè di diverso, sul nostro mercato. Creare un motore ausiliario, capace cioè di imprimere a una bicicletta una trentina di chilometri in piano, di farle superare le salite lievi e di permettere infine di superare pendenze anche relativamente forti con l'aiuto (più o meno energico) dei pedali, e adatto a essere montato su una bicicletta normale, è un problema dei più ardui.

Abbastanza felice ci sembra l'ultima soluzione, di cui diamo notizia appresso. Poichè tale tipo di motorino verrà lanciato assai probabilmente anche sul nostro mercato (fra alcuni mesi), ne diamo una sommaria presentazione, riservandoci di tornare sull'argomento per fornire dati pratici ai Lettori interessati.

Si tratta di un motorino di 60 cmc. di cilindrata, a due tempi, con frizione e accensione a volano magnetico (che fornisce anche la corrente per l'illuminazione). La caratteristica principale è che esso forma parte solidale col mozzo. Essendo costruito dalla nota Casa costruttrice di freni a contropedale, è stato definito, in modo assai elegante, il « mozzo Torpedo motorizzato ». Il motore forma dunque un complesso unico colla ruota; la sua facilità di applicazione è evidente: basta sostituire la normale ruota posteriore della bicicletta con la ruota « Saxonette », tale è il suo nome, per effettuare il montaggio. Il serbatoio si fissa sopra la ruota come un comune portapacchi. La ruota col motore comprende anche, come abbiamo detto, un efficiente freno a comando contropedale. Essa pesa, completa, 14 chilogrammi circa; sicchè la bicicletta viene ad assumere, « grosso modo », circa una diecina di chili di aumento di peso. Ciò che consente eventualmente di pedalare, staccando il motore, senza quasi accorgersi della sua presenza. La velocità in piano è di circa trenta chilometri all'ora. Il motorino possiede una buona « coppia motrice », ciò che gli conferisce la necessaria elasticità per la ripresa e il superamento di salite lievi. È tuttavia munito di una pratica frizione, comoda specialmente per circolare agevolmente nell'intenso traffico cittadino.

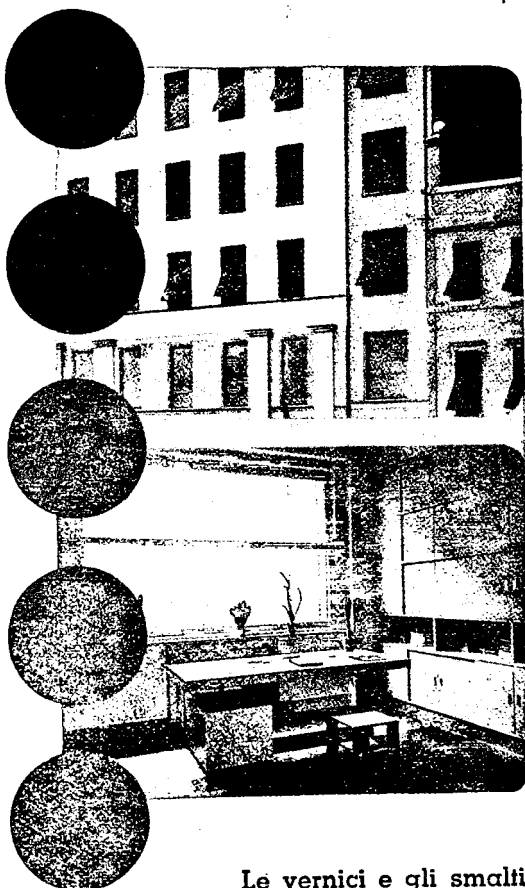
Questa ruota motrice è ovviamente applicabile di preferenza a biciclette con ruote ballon o semiballon. Questo non tanto perchè le normali hanno le forcelle troppo strette, ma soprattutto perchè le gomme a larga sezione consentono di motorizzare la bicicletta senza sottoporre il telaio a una somma tale di sforzi che in breve ne diminuiscono la resistenza; nel caso presente poi il peso del motore è sostenuto, anzichè dal telaio, dalla ruota. S'intende che per chi non ha già la bicicletta adatta, converrebbe farne montare una tenendo conto del particolare impiego (tanto la spesa sarebbe pressapoco la stessa); in questi casi si otterrebbe un ancor più pratico veicolo, giusta via di mezzo tra la bicicletta e la moto.

Conversazione coi Lettori.

« Io sono un ragazzo di 13 anni e mi diverto, nel tempo libero dalla scuola, a fare qualche giretto in bicicletta: cicloturismo a scartamento ridottissimo! Mi sono dunque permesso di domandare qualche informazione che mi interessa. Non è più comodo per i viaggi di notte un fanalino ad olio in luogo di un fanale elettrico con dinamo? Il primo è più leggero, non rovina i copertoni e non frena la ruota... ».

E su questo tono continua la lettera del giovane cicloturista.

La bicicletta gode giustamente fama universale di veicolo economico, sia di acquisto, sia di manutenzione; d'altra parte molti sono portati a considerarla un veicolo vecchio in confronto a quelli modernissimi. Ciò nonostante nella grande massa dei ciclisti sono radicate due profonde prevenzioni. Una riguarda la riluttanza a fare qualche spesa in più (spesa che una volta fatta dà modo di godere a lungo dei benefici), e l'altra la contrarietà a servirsi di quegli accessori moderni che sono appunto quelli che rendono la bicicletta un mezzo di trasporto « antico e nuovo ». Tipico caso è quello dell'impianto elettrico, al quale si giunge persino a preferire il fanalino ad olio. E non si pensa che usando, ad esempio, un fanale a pila non si ha mai una luce suffi-

ciente e in breve, per l'acquisto delle pile, si spende lo stesso prezzo!

Si sa purtroppo che i costruttori di biciclette marciano coi piedi di piombo nell'introdurre perfezionamenti e innovazioni ai loro modelli. Ma è doveroso riconoscere che essi trovano, oltre l'ostacolo dell'aumento dei prezzi, anche quello, veramente assai ingrato, della cattiva accoglienza del pubblico. Il fatto è veramente singolare: mentre, per portare un esempio, quando vengono annunciate le migliorie di un nuovo modello di autovettura (mettiamo: freni idraulici, sospensione indipendente, ecc.), il pubblico l'accoglie soddisfatto e sopporta il conseguente maggior prezzo, nel campo ciclistico la miglioria è accolta con diffidenza.

Sappiamo per esempio che nell'anno prossimo una nostra fabbrica di biciclette lancerà un modello con freni ad espansione. Date le considerazioni di cui sopra, l'iniziativa è altamente meritoria. Come l'accoglierà il pubblico?

Ma passiamo ad altro. «È conveniente — ci chiede un Lettore amante di alpinismo — fare degli itinerari misti, cioè con tratti che, per il fondo stradale cattivo e per la salita insuperabile anche a un forte pedalatore, obbligano ad andare a piedi, sempre però senza abbandonare la bicicletta »? Siamo perfettamentde d'accordo sulla utilità di questo sport, che non muta che lievemente la natura normale di quello che può e deve essere il cicloturismo. Occorre però della misura: in casi di tratti lunghi fuori strada, è meglio abbandonare la bicicletta e fare del vero e proprio podismo. Ma tante volte conviene sostenere la fatica di fare una salita trascinandosi la bicicletta coi suoi 15-20 chili (tenuto conto dell'eventuale bagaglio) di peso, per poter poi usufruirne nella discesa per il ritorno. In questo caso bisogna però valutare lo stato della strada; se questa è a fortissima pendenza e a fondo molto sconnesso e ciottoloso, la discesa può divenire, anche se compiuta assai più celermente che a piedi, una pena anzichè un piacere. In questo caso si ha però un'occasione di più per godere delle buone qualità delle gomme grosse. Con le semiballon, gonfie in media misura, si può scendere agevolmente anche su strada bruttissima, cosparsa di sassi, pietrame e buche.

Per quanto riguarda le strade in salita (o discesa), rispondiamo ad altre due domandine. La prima, apparentemente un po' lapalissiana, riguarda la convenienza di farle salendo o discendendo, per meglio godere i panorami del luogo. Se discendendo, data la velocità, si ha meno tempo per osservare, altrettanto succede in salita, causa il fatto che l'impegno muscolare, necessario a pedalare con forza, sottrae considerevolmente lo spirito alla contemplazione delle bellezze naturali. Sicchè i due casi si equivalgono e, per vedere bene, occorre di tanto in tanto fermarsi. Un fatto che generalmente si nota è che percorrendo una strada in un senso, senza mai voltarsi indietro, si prova l'impressione di vedere un paesaggio nuovo quando la si abbia a ripercorrere in senso inverso. Ciò può essere sfruttato quando si compiano viaggi con andata e ritorno su medesimi itinerari. Ma quando si sa di dover passare una volta sola è bene voltarsi indietro di tanto in tanto, per godere al completo le bellezze turistiche.

Ci viene poi chiesto se esistano indicatori di pendenza. La risposta è, per il nostro caso, negativa. Non sappiamo se in Italia sia possibile trovarne del tipo per automobile che viene (o almeno veniva) costruito all'estero. Ma trattandosi di apparecchi che richiedono dimensioni discrete, per la bicicletta non sarebbe facile costruirli. Sarebbero del resto utilissimi se non altro, come il contachilometri e l'indicatore di velocità, nella loro funzione di compagni di viaggio.

« Esistono dei mezzi per prevenire le forature di gomme? ». Il primo e più importante è quello di usare

tipi di buona marca, cambiando le coperture quando presentano visibili segni di usura, e scartando la camera d'aria troppo vecchia. Altri mezzi preventivi sono: gli strappachiodi (il tipo classico è un filo d'acciaio che segue il battistrada a pochissimi millimetri di distanza) e gli appositi preparati da iniettare nella camera d'aria. Questi ultimi (costituiti da liquidi contenenti particelle solide in sospensione che vanno a otturare il foro) sono studiati per auto e moto, ma crediamo possano servire anche per bicicletta. Recentemente ne è stato messo in commercio un nuovo tipo.

Per finire: « È utile portare qualche rimedio per il caso di piccole ferite »? Per il caso di viaggi lunghi non è sconsigliabile; è però inutile eccedere, portandosi una vera e propria piccola farmacia da campo.

« È pratico l'uso del sacco da montagna per il cicloturismo? ». La nostra esperienza personale è stata breve ed esauriente: ce ne siamo serviti una volta sola! Conveniente è usarlo su percorsi brevi, soprattutto per trasporto di pesi modesti. Può convenire anche servirsene (per poterne disporre quando si abbandona la bicicletta) fissandolo con qualche cinghia a un sufficientemente robusto portapacchi posteriore.

e. cap.

Dal « Tour » ai Campionati del mondo.

Luglio e agosto sono stati mesi di attività frenetica per i ciclisti. Quando gli altri sport languono, quando il caldo è più intenso e la fatica più grave, la bicicletta impera. La più dura prova a tappe — il Giro di Francia — si svolge in pieno luglio quando le assolate plaghe del mezzogiorno raggiungono temperature equatoriali; i campionati del mondo hanno luogo per tradizione di calendario all'insegna del solleone. Quest'anno la sede designata era la tranquilla Danimarca, una Nazione ove la circolazione della bicicletta è quanto mai densa, ma che non per questo presenta la configurazione più adatta allo svolgimento di una manifestazione per la quale è in palio un trofeo così ambito.

Gli organizzatori hanno ritenuto di risolvere la situazione moltiplicando i giri dell'esasperante circuito piano e sono giunti a distanze inconsuete per prove di campionato. L'esito della competizione non è ancora noto al momento in cui queste pagine vanno alla stampa. Ci ripromettiamo di tornare sul risultato nel prossimo fascicolo; ma possiamo sin d'ora affermare nella forma più recisa che se nell'anno 1937 un atleta si è rivelato e si è imposto su tutti gli altri con l'autorità e la potenza del campione indiscusso, questo è il campione d'Italia Gino Bartali.

Congressi ciclo-turistici.

Soltanto ora la stampa specializzata ha dato il rendiconto dei due congressi, internazionale e nazionale, di cicloturismo svolti nel maggio scorso a Parigi. Erano convenuti rappresentanti della Francia, del Belgio e dell'Inghilterra, e i problemi trattati sono stati di ordine vario, tecnico, organizzativo, fiscale. La relazione sul progresso e sulle esigenze delle moderne macchine da viaggio ha messo in luce i seguenti punti: uso di cerchioni di acciaio ad alta resistenza; aumento di potenza — a parità di peso e ingombro — degli apparecchi di illuminazione in relazione alla sicurezza del traffico; mi-

glioramento dei freni soprattutto per quanto riguarda l'efficienza dei pattini di gomma, tenendo conto che, se il peso della bicicletta tende a diminuire, il corredo del cicloturista porta sempre a un sovraccarico di 15-20 kg.; miglioramento delle cromature e delle nichelature, la cui qualità è spesso scadente; miglioramento della confortevolezza per le biciclette destinate alle donne, con uso di pneumatici a grande sezione e di selle molto elastiche per evitare incidenti e disturbi.

Il congresso ha esaminato la proposta di dipingere in bianco il parafango posteriore della bicicletta ed ha espresso il voto che la questione debba essere studiata in senso più generale, estendendola eventualmente ad altri veicoli, senza farne oggetto di una norma esclusiva per i ciclisti. Interessante è pure la proposta di consentire che i contrassegni della tassa di circolazione possano essere conservati dal ciclista — cosa che attualmente è soltanto tollerata in Francia — senza l'obbligo di applicarli al telaio della macchina. Il congresso internazionale si riunirà per la seconda volta nel prossimo anno il 15 agosto 1938, in Olanda; per quell'epoca sarà fatta una relazione dei pionieri, inventori e cultori della bicicletta, che in tutto il mondo hanno fatto scuola e propaganda del cicloturismo. Auguriamoci che in quell'occasione non sia dimenticato l'imponente contributo portato in questo campo dall'Italia.

Torna il triciclo?

Le tre ruote sarebbero da preferirsi a due: così afferma un ciclo-turista francese, che si è costruito un «velotricar» a pedalaggio orizzontale, e circola «tra lo stupore della gente», viaggiando comodamente e realizzando medie più elevate di quelle che otteneva con la bicicletta. La macchina ha due ruote anteriori direttrici ed una posteriore motrice; il pedaliere è fissato tra le ruote anteriori, a piccola altezza quindi dal suolo. Il veicolo, con parafanghi, cambio a quattro velocità, due freni, portapacchi, direzione a sfere, gomme di grande sezione, pesa 20 chili. Impiegando materiali leggeri, il costruttore spera di arrivare a 16-17 chili; una leggera carrozzeria di lamiera amovibile permette di proteggere tutto il tronco e le gambe del pedalatore dalle intemperie. Secondo l'entusiasta ideatore, le medie raggiunte su percorsi varî di oltre 100 chilometri sarebbero di 22-23 all'ora, contro 20 della bicicletta. Rimane lo «stupore della gente».

Il trofeo della velocità motociclistica.

La stagione motociclistica, ricca quest'anno di episodi risplendenti, culmina alla fine d'agosto con la disputa del Trofeo della Velocità, la grande prova indetta dalla Reale Federazione Italiana che con la Milano-Roma-Napoli-Taranto costituisce l'asse dell'attività nazionale.

La corsa si svolge sulla pista di Monza che già l'anno scorso vide il trionfale successo delle macchine italiane. Notevole è la partecipazione di macchine e corridori stranieri la cui presenza è tanto più significativa dopo la vittoria italiana al Tourist Trophy e le altre affermazioni in terra straniera.

V A R I E

Le funivie in Italia.

Questa Rivista ebbe più volte occasione di occuparsi di determinate funivie a scopo turistico. Il particolare interesse che l'argomento in generale assume nei rispetti del nostro programma c'induce a riassumere per sommi capi un importante articolo di G. C. Fuortes su *Le Funivie in Italia,* pubblicato in un recente numero di *Realtà,* l'autorevole rivista dei Rotariani.

Prima della Guerra mondiale non esistevano fra le Alpi e il mare altre funivie e teleferiche per il trasporto di persone, se non quella costruita nel 1912 nel Trentino, fra Lana e S. Vigilio, per conto dell'Austria, da un'importante Ditta italiana specializzata nella costruzione di teleferiche per merci. Nel 1914 un'altra ne fu impiantata nel breve tratto Bolzano-Colle.

Dopo l'intervento dell'Italia in guerra, dovendosi provvedere al trasporto delle vettovaglie e delle munizioni per le truppe di montagna, si diede grande sviluppo a questi impianti, costruendo sui due versanti alpini, tra il fronte italiano e il fronte austriaco, una rete di oltre 3000 km. di linee. Finita la guerra, si cominciò a migliorare gli impianti esistenti per adattarli alle accresciute esigenze del traffico turistico; poi si costruirono numerosi impianti nuovi, per cui l'Italia fu ben presto, in questo campo, all'avanguardia. Alla fine del 1936 erano così in esercizio ben 19 funivie, di cui 7 in Piemonte; mentre nei primi mesi di quest'anno si conduceva a termine la San Remo-Monte Bignone, ed ora sono in costruzione le linee Bolzano-S. Genesio e quella del Terminillo.

Due sistemi sono in gara per la costruzione delle funivie: uno italiano (Ceretti e Tanfani) e uno tedesco (Bleichert). In ambedue si ha, per ciascuna via di corsa, un'unica fune portante, su cui poggia un carrello a ruote multiple, al quale è sospesa la cabina per i passeggeri. Nel sistema italiano si ha in più una «fune freno», normalmente inattiva, ma sulla quale, in caso di rottura della fune traente, vengono a stringersi le ganasce di un freno contenuto nel carrello di ciascuna cabina, determinando l'arresto del movimento. Nel sistema tedesco, invece, manca la «fune freno» e l'arresto automatico, in caso di rottura della fune traente, si ottiene mediante lo stringimento di apposite ganasce sulla fune portante.

La funivia è messa in moto da un motore elettrico, che aziona l'argano principale della stazione motrice. Rigorose disposizioni governative prescrivono dispositivi di sicurezza e impianti di soccorso in caso di guasti e interruzioni. I progetti di nuovi impianti sono riveduti dai Circoli ferroviari e inviati all'esame definitivo della Reale Commissione per le funicolari aeree e terrestri, presieduta da S. E. il Prof. Guidi, Accademico d'Italia. Tutti i materiali sono sottoposti a collaudo prima della loro messa in opera, e il loro montaggio avviene sotto la immediata vigilanza dei funzionari del Circolo ferroviario. Ultimata la costruzione, s'iniziano le prove di funzionamento a velocità varie, con cabine vuote e a pieno carico, in condizioni particolarmente difficili, in modo da far risultare la minima imperfezione, se esiste.

Quando, finalmente, la funivia è in servizio, è prescritta la verifica giornaliera delle funi e dei loro attacchi, dei carrelli, delle cabine e dei freni, nonchè una corsa di prova, coi fattorini sul tetto delle cabine per esaminare il funzionamento in ogni particolare. Una volta la settimana si fa la prova di arresto delle cabine in corsa; una volta al mese si procede ad altri controlli, e ad altri ancora una volta ogni tre mesi. Finalmente, ogni sei mesi ha luogo una visita generale dell'impianto, alla presenza di un funzionario del Circolo ferroviario, che procede ad un nuovo collaudo.

Le funivie — quasi inutile notarlo — hanno rapidamente progredito: dalla capacità di 7 passeggeri sulla linea di Fenestrelle e di 10 su quella di Montecassino, si è giunti alla capacità di 36 viaggiatori sulla Sestriere-Alpette; mentre la velocità di corsa è gradualmente aumentata da metri 2,50 a 5,50 al secondo, e già si progettano funivie a 7 metri.

Le funivie finora costruite hanno essenzialmente scopi turistici e sorgono quasi tutte nelle più rinomate stazioni di sport invernali. La Sestriere-Alpette trasportò, nell'ultima stagione, 96 mila passeggeri. Ma esse trasportano anche decine di migliaia di contadini e pastori, contribuendo così alla soluzione dell'annoso *problema della montagna*.

Per una coscienza forestale italiana.

Toccava a un Console della Milizia Nazionale Forestale, che sente tutta la poesia e l'importanza del suo ufficio, segnalare in un volume di nobile aspetto (Dott. Prof. GIOVANNI SALA - *Il Larice sulle Alpi*, Brescia, Tip. Morcelliana, 1937-XV, pag. 254, L. 30), adorno e documentato da nitide illustrazioni, il valore del bosco come elemento essenziale dell'estetica del paesaggio e il coefficiente economico e sociale che esso rappresenta nei riguardi delle nostre montagne, abbellendo e accrescendo attrattive ai luoghi di soggiorno e di cura.

Raramente l'ideale bellezza dei nostri boschi montani fu messa in rilievo con tanta eloquenza e con altrettanto appassionato fervore. La infinita varietà di colori, di luci e di ombre della foresta, l'incanto che il suo verde silenzio ispira alle anime stanche e bisognose di riposo e di oblio; il senso della vita silente che germina e si effonde incoercibile dalle radici alle fronde; le foglie che tremano ad ogni alito; la forza che ispira agli animi un folto popolo di tronchi erti e diritti come le colonne di un tempio; la gioia piena e pura con cui si passeggia, immemori, sotto le spesse ramaglie, con in cuore un senso di maestà quasi divina — la maestà del soprannaturale — tutto il bello, il grandioso, il solenne, è reso in queste pagine con una singolare forza di suggestione.

Ma l'estetica forestale è qui considerata anche in funzione dell'economia, non in senso angusto ed esclusivo, come quando si distruggevano i boschi per l'inconsiderata avidità di convertire in moneta sonante il rigoglio totale di una selva, senza riflettere che con le sue verdi creature si distruggeva la vita e la fonte di ogni reddito ulteriore, si devastava la terra, s'impoveriva il sacro suolo della Patria.

Per la difesa e l'incremento dell'economia forestale il Touring Club Italiano ha combattuto e combatte strenue battaglie, e pubblica anzi un periodico speciale — *L'Alpe* — forza viva e operante per la formazione di una coscienza forestale italiana. Grande e viva è, quindi, la nostra soddisfazione quando vediamo levarsi qualche voce autorevole all'unisono con la nostra campagna, che nell'abbellimento arboreo delle stazioni alpine scorge impensati sviluppi del movimento turistico e i affretta coi voti e con le opere.

L'attuazione di questo programma sarà certa e totale quando gli Italiani vedranno nel bosco non solo un bene materiale da utilizzare, ma anche un bene spirituale da conservare, perchè infonda a chi ne respira le aure, con nuovi spiriti vitali, nuovi sensi di poesia e di bellezza. La foresta insegnò agli architetti la meraviglia del gotico, rivelò a Beethoven gli arcani del suo mormorio, suggerì a Wagner l'insuperabile imitazione delle sue voci. Beethoven, questo divino arcangelo dell'armonia, non ha forse dichiarato di amare più le piante che non gli uomini?

Fra gli alberi forestali che abbelliscono le nostre montagne si tenga presente il larice, l'albero forte e generoso delle zone alpine, dal fusto slanciato e dalla chioma leggera di un magnifico verde-chiaro. Le ultime e più vivide pagine del libro sono appunto dedicate a quest'albero, e concludono il libro come un canto.

Dal primo Conte al primo Imperatore.

Americo Greco, in un volume di questo titolo (Milano, Edizioni Milesi, 1937-XV, pag. 260: L. 10), narra ai fanciulli d'Italia dieci secoli di storia sabauda, dal Conte Umberto Biancamano, capostipite della Dinastia, che si crede vissuto tra la fine del X secolo e l'inizio dell'XI, al Re Imperatore Vittorio Emanuele III, felicemente regnante, attraverso una gloriosa discendenza ininterrotta di diciannove Conti, quindici Duchi, sette Re di Sardegna e tre Re d'Italia, l'ultimo dei quali asceso ai fastigi dell'Impero, la quale ascensione sarebbe un ritorno agli albori antelucani della Casa, se è vero quanto afferma l'A. che un antenato dei Savoia discende in quinta generazione da Carlo Magno Re dei Franchi e Imperatore romano, a sua volta discendente da Marco Mecilio Avito, acclamato imperatore nell'anno 456 d. C. Storia interessantissima della più antica e gloriosa dinastia d'Europa, che si onora di eroi, di santi, di legislatori, di guerrieri e di martiri, e a cui l'avvenire prepara sempre più fausti destini.

I Soci del Touring potranno avere questo libro con lo sconto del 10 per cento e il porto franco, indirizzando le richieste all'Editore Milesi (via Campo Lodigiano, 3, Milano).

Il XIII Congresso Geografico Italiano.

Dal 6 al 12 settembre avrà luogo nel Friuli il XIII Congresso Geografico Italiano che si svolgerà, per iniziativa del Comitato Nazionale per la Geografia e con l'appoggio della R. Società Geografica Italiana, sotto il patronato di S. A. R. il Duca d'Aosta.

La solenne inaugurazione del Congresso avrà luogo il 6 settembre a Udine e la chiusura il 12 dello stesso mese ad Aquileia. I lavori, che si svolgeranno a sezioni riunite e a sezioni distinte, saranno inframezzati da interessanti escursioni nel Friuli, nelle Alpi Carniche e nelle Giulie.

Come di consueto, il nostro Sodalizio sarà presente al Congresso attraverso la partecipazione del suo Vice Presidente Ing. Bertarelli, il quale presenterà la relazione sull'attività geografica del T. C. I. nel quadriennio 1934-1937

L'arte in Istria.

Questo libro di Francesco Semi (*L'arte in Istria* - Pola, Società Istriana di Archeologia e Storia Patria, 1937-XV, pag. 252, con 195 illustrazioni, L. 30) è un altro passo avanti nella conoscenza dei valori artistici, ancora in parte sconosciuti, della penisola istriana. Molte le precisazioni storiche e le nuove sagaci attribuzioni, tra le quali ci sembra assai persuasiva l'assegnazione della parte inferiore della facciata della Cattedrale di Capodistria allo scultore-architetto Domenico da Capodistria, già noto particolarmente per il tempietto di Vicovaro. È giusto, quindi, ciò che afferma nella prefazione Giuseppe Fiocco, che, cioè, questo volume costituisce un «nuovo panorama dell'arte istriana». Opportuna la divisione della materia nei tre momenti essenziali della storia della regione: Roma, Bisanzio, Venezia. L'introduzione, nella quale l'A. propugna una più logica distribuzione del patrimonio artistico e archeologico tra le varie raccolte dell'Istria, è seguita da una diligente e ben distribuita bibliografia.

Storia delle campagne oceaniche della R. Marina.

L'Ufficio Storico della R. Marina ha pubblicato il 2° volume di quest'opera. In esso, che vede la luce a breve distanza dal primo, sono ricordate le campagne oceaniche svoltesi dal 1881 al 1900.

Attraverso i rapporti dei comandanti, i lettori potranno seguire le vicende delle navi lungo gli itinerarî percorsi e partecipare in ispirito agli eventi politici e militari di quel periodo.

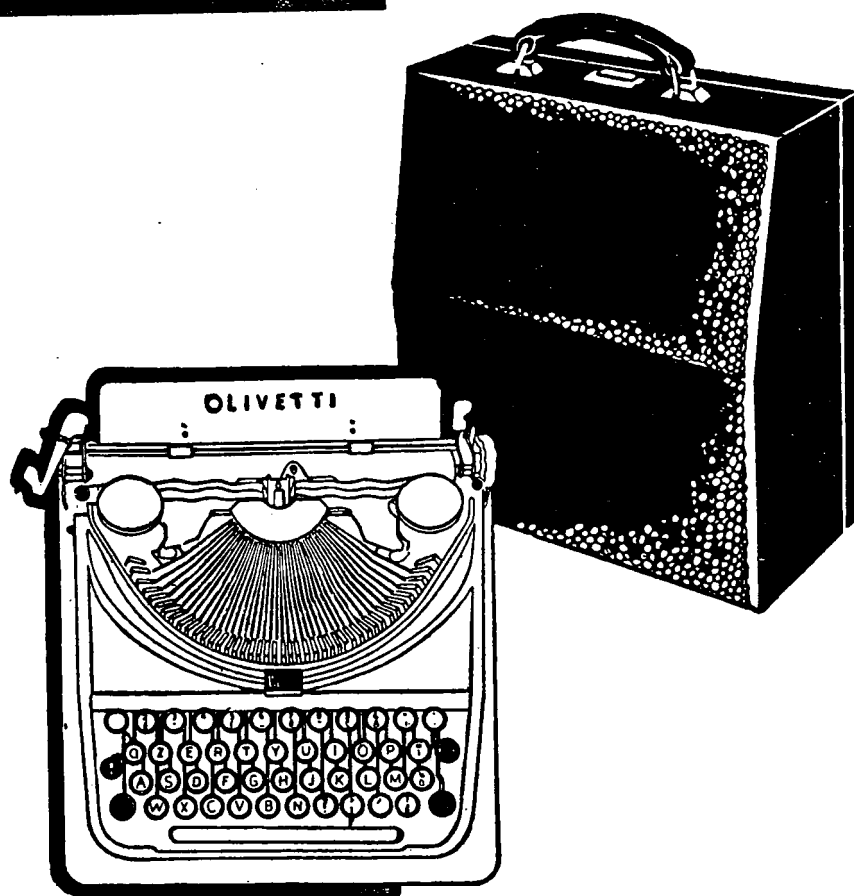
Tra gli avvenimenti più notevoli sono da ricordare la guerra franco-cinese per il Tonchino (1884-85), durante la quale il nostro incrociatore « C. Colombo » potè assistere alla distruzione della flotta cinese a Foochow; la rivolta della flotta brasiliana del 1894-95; e, nello stesso periodo, le vicende della guerra cino-giapponese per il predominio in Corea.

Di particolare importanza il capitolo dedicato alla partecipazione degli ufficiali della R. Marina ad alcune esplorazioni polari; e specialmente la narrazione dell'impresa di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, che con la « Stella Polare » portò la nostra bandiera a latitudini sino allora mai raggiunte da orma umana.

Il volume, di pag. 461, corredato di numerosi schizzi ed appendici è posto in vendita a L. 20 per il pubblico e a L. 12 per i Soci del T. C. I. Le richieste debbono essere accompagnate da vaglia postale o bancario intestato: Al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina - Ministero Marina - Roma.

I Paternò di Sicilia.

Con questo titolo, Francesco Paternò Castello duca di Carcaci ha pubblicato un'opera di grande mole (pagine XXIV-520 *in-folio*, 9 tavole in rotocalco e incisioni varie, L. 200) sulla storica famiglia dei Paternò, che ebbe tanta parte nelle vicende siciliane dei secoli scorsi, e tante parentele contrasse con quasi tutta l'aristocrazia di Sicilia.

Notevole opera tipografica delle Officine Catanesi Zuccarello e Izzi (1936-XIV), il volume, che si vende esclusivamente presso l'editore Romeo Prampolini (Catania, via Vitt. Eman. 333), contiene gran copia di notizie e di documenti autentici, frutto di lunghi anni di ricerche, e interessa non soltanto la famiglia di cui ricostruisce la storia, ma l'intera Sicilia, attraverso la lunga serie di nobili casate che ebbero consanguineità o relazioni con i Paternò, dalla conquista normanna ai nostri giorni.

OLIVETTI
leggera robusta
elegante veloce
OLIVETTI PORTATILE
ING. C. OLIVETTI & C., S. A. - IVREA

TRA I LIBRI

Umberto Borsari. – *Codice della circolazione stradale e dell'automobile.* – Manuale di legislazione commentata. Quarta ediz. riveduta e aggiornata. Pag. 560. Casa Ed. C. Colombo, Roma 1937-XV: L. 20.

Michele De Angelis. – *Nuova Guida del Duomo di Salerno.* – Pag. 280 con 76 illustraz. e 2 tavole. Ed. Di Giacomo, Salerno 1937-XV: L. 5.

Sac. Enrico Boratto. – *Piverone nella storia del Piemonte.* – Vol. II: *Cose e persone nostre.* Pag. 210 con illustraz. Scuola Tip. S. Giuseppe, Asti 1937-XV.

Guides Regionaux de Pneu Michelin. – *Alpes.* – Pag. 724. Michelin (97, Boulevard Pereire), Parigi 1937-38: Fr. 35.

Baedeker's Great Britain. – Pag. 696. Karl Baedeker, Leipzig 1937.

Vademecum economico per l'A. O. I. – Edito a cura del Banco di Roma.

Nino Werle. – *Una madre d'Italia.* – Dramma patriottico in quattro tempi. Scuola Tipografica Artigianelli, Genova 1937-XV.

Guides Regionaux de Pneu Michelin. – *Paris et ses environs.* – Pag. 50. Michelin, Paris 1937: Fr. 4.

Generale Rodolfo Corselli. – *Cadorna.* – Pag. 670 con 9 schizzi e 16 tavole f. t. Ediz. Corbaccio, Milano 1937-XV: L. 20. I Soci del T. C. I. che ne faranno diretta richiesta all'Editore (Via degli Arditi, 20, Milano), potranno ricevere questo libro con lo sconto speciale del 15 %, cioè per L. 17.

Alberto C. Bonaschi. – *Correnti e curiosità italiane nella Letteratura Inglese da Chaucer a Shakespeare.* – Camera di Commercio Italiana, New York 1937-XV.

G. Redaelli. – *Guida delle villeggiature italiane.* « *Milano in campagna* ». – 1937-XV. Pag. 430. Milano (via Frescobaldi, 10): L. 5.

Giuseppe Grasselli. – *Scibile ed affermazioni di Reggiani Quattrocenteschi.* – Pag. 102, Tipografia Ed. Guidetti, Reggio Emilia 1937-XV: L. 8.

Maria Teresa Fuzzi. – *L'ultimo periodo degli Ordelaffi in Forlì.* – Pag. 194 con illustraz. f. t. Stabilimento Tipografico P. Valbonesi, Forlì 1937-XV.

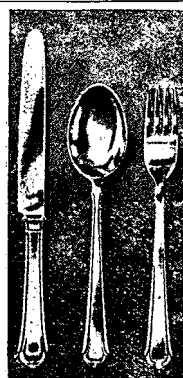
Piero Barocelli - Renato Boccassino - Mario Carelli. – *Il Regio Museo preistorico-etnografico « Luigi Pigorini » di Roma.* – Ministero dell'Educazione Nazionale. Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. Libreria dello Stato, Roma 1937-XV, L.4,50.

Adolfo Callegari. – *Il Museo Nazionale Atesino in Este.* – Ministero della Educazione Nazionale - Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti - Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. Libreria dello Stato, Roma 1937-XV, pag. 69 ill.: L. 4,50.

Birmingham Information Service on Slavonic Countries. Poland. – Monograph N. 1 e N. 2 - Human and Economic Characteristics in their Geographical Setting. Dicember 1936. The University Edmund Street Birmingham 1936-XIV, pag. 36.

Ministero delle Colonie - Ufficio Studi e Propaganda - Cesco Toffoli. – *Acque ed approvvigionamento idrico in Eritrea.* – Estratto dalla *Rassegna Economica delle Colonie,* Febbraio 1937-XV. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma.

Ministero dell'Educazione Nazionale - Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. – Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. – E. Carli, P. E. Arias. – *Il Camposanto di Pisa.* – Pag. 69 con 60 illustraz. Libreria dello Stato Roma, 1937-XV: L. 4,50.

Ministero della Guerra. – Comando del Corpo di Stato Maggiore - Ufficio Storico. – *Le gloriose bandiere del Vittoriano.* – Tipografia Regionale, Roma 1937-XV, pag. 428 con 2 alleg.: L. 10.

Piero Landini. – *Il Tè.* – Monografia geografico-economica. Pagine 89. Istit. di Geografia della R. Università di Roma, 1937-XV.

Avv. Giovanni Siciliano. – *Faville d'Assise.* – Pag. 51. Nardò 1935. Fuori commercio.

O. Forte. – *Chimica di pace.* – Pagine 345. Casa Ed. Dott. E. Jovene, Napoli 1937-XV: L. 15.

G. Galeati. – *Il Duomo di Cremona* (Battistero - Torrazzo - Palazzo Militi ed il Comune). – Guida per il visitatore. Pag. 325 con 1 pianta. Tipografia « La Buona Stampa », Cremona 1936-XIV.

Commercio Estero e Turismo. – *Annuario delle Camere di Commercio Italiane.* – Terza Edizione – Anno 1937-XV. Pag. 1775. Antonio Cordani S. A., Milano 1937-XV: L. 50. Ai Soci del T. C. I. l'Annuario viene ceduto al prezzo speciale di L. 35.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO„

Soci Annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,20)
Soci Quinquennali	L. 75,20		(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Statistica dei Soci al 31 Luglio 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 luglio 1937		N. 186 909
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 18 111
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 luglio 1937	» 4 147	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 luglio 1937	» 13 142	
		» 263 023
		N. 468 043
Presumibili rinnovi dei Soci già iscritti nel 1936 che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 3 500
Totale Soci		N. 471 543

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

ZUCCHERO

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 10 OTTOBRE 1937 - XV-XVI E. F.

PIERO
COELLI
XIV

POPULIT

MATERIALE PER
EDILIZIA LEGGERO
IN LASTRE * ISOLANTE
TERMICO ED ACUSTICO

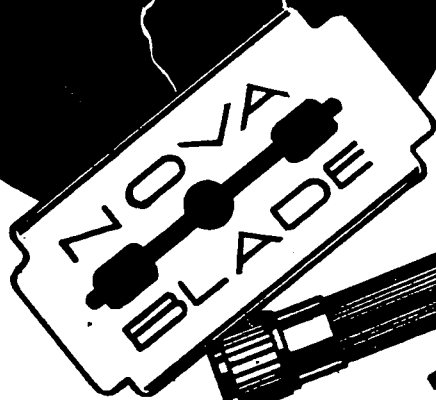
IMBALLI DI LEGNO

DI QUALSIASI GENERE
PER QUALSIASI PRODOTTO

PAGLIA DI LEGNO
NEI TIPI CORRENTI
E NEI TIPI FINI E COLORATI

S.A.F.F.A.

SOC. ANON. FABBRICHE FIAMMIFERI ED AFFINI
CAPITALE VERSATO L. 100 000 000
VIA MOSCOVA 18 MILANO TELEF. 67147 A 150 - 67250

LISTINI * REFERENZE * PREVENTIVI
RIFORNIMENTI DA 19 STABILIMENTI E DEPOSITI DISLOCATI IN ITALIA

LO ZUCCHERO

aiuta lo sportivo a saltare l'ostacolo della stanchezza! Tutti gli sports, seriamente praticati, richiedono largo dispendio di energie nervose, oltreché di energie muscolari. Poche zolle di zucchero o bevande notevolmente zuccherate valgono a ripristinare il bilancio, a mantenere la piena efficienza delle forze e la necessaria tensione della volontà.

ANNO XLIII
1937-XV-XVI

LE VIE D'ITALIA

Numero 10
OTTOBRE

S O M M A R I O

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937

Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3.98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

Poltronissime!
STRARIPOSO CON
GOMMAPIUMA
PIRELLI

T U R I S M O

POSSIBILITÀ TURISTICHE NELL'A. O. I.

L'Ufficio Informazioni e Monografie presso lo Stato Maggiore del Governo Generale A. O. I. ci ha favorito un'interessante primizia: una Carta che mette in luce con particolare evidenza le « possibilità turistiche nell'A. O. I. », illustrate ulteriormente da notizie e rilievi, da noi riprodotti presso che integralmente, nella certezza di far cosa utile a quanti si accingono a percorrere le vie del nuovo Impero.

Occorre premettere alcune considerazioni atte a mettere bene in chiaro che cosa debba intendersi per turismo in Africa, in modo che non abbiano a verificarsi spiacevoli sorprese in coloro che si accingeranno a mettersi in viaggio per l'A. O. I.

Cominciamo dalle strade. Nella Carta sono indicati circa 9300 km. di strade, che rappresentano, nel loro complesso, gli itinerari che meglio si prestano a fini turistici. Di questi 9300 km., 3000 circa sono di strade a fondo artificiale e 6300 di piste. La percorribilità delle prime non desta, in genere, preoccupazioni, mentre quella su pista rappresenta continue incognite. Piogge di qualche ora le rendono intransitabili per uno o più giorni; l'ingrossamento di corsi d'acqua rende impossibili o assai difficili i guadi (alle volte occorre attendere per alcuni giorni il decrescere delle acque); il fondo stradale è accidentato e generalmente inciso da profonde carreggiate; la marcia è, quindi, in molti tratti lenta e penosa. Chi si avventura su queste piste deve essere preparato e disposto ad affrontare qualunque difficoltà. Solo con accurate previdenze, sforzi tenaci e grande resistenza di mezzi e di uomini si riesce infatti a percorrerle.

Quanto agli alloggiamenti, si tenga presente che in nessun centro dell'Impero si ha la possibilità di alloggiare i turisti in un albergo. La capacità alberghiera è finora scarsa e gli alberghi sono normalmente saturi. Elementi isolati trovano difficoltà a sistemarsi anche nei centri maggiori, come Asmara e Addis Abeba. La forma di alloggio per turisti non può essere quindi che il campeggio. Il turista dovrà disporre di un lettino o branda; ma sull'altipiano sono indispensabili anche il sacco a pelo e buone coperte di lana per la notte.

Dopo il ricovero, il cibo. Il turista dovrà portare con sè anche i viveri e i mezzi per la loro confezione. Solo le maggiori località, e sono poche, distinte sulla Carta con apposito segno, hanno ristoranti che possono soddisfare, con preavviso, anche le esigenze di un gruppo di turisti.

Gli itinerari turistici attraversano zone caldissime, zone temperate, zone relativamente fredde, basse vallate scarsamente salubri, e zone molto alte in cui gli organismi non atletici risentono gli effetti della pressione. Si tenga quindi presente che il turista, arrivando dall'Italia senza essersi acclimatato, deve subire questi continui trapassi dal caldo al freddo, dal basso all'alto, e subirli non nelle condizioni migliori, ma viaggiando senza conforto o quasi. Tenendo conto dei dati realistici sopra indicati si può concludere che il turismo in A. O. I. diverrà una realtà ove si uniformi ai seguenti caposaldi.

La stagione migliore per intraprendere viaggi cade nei mesi di dicembre, gennaio e febbraio. Dopo le piogge, due mesi sono necessari per la sistemazione delle piste e dei guadi danneggiati, per il prosciugamento degli acquitrini e per il naturale risanamento delle zone basse, che generalmente sono malariche nei mesi di ottobre e novembre.

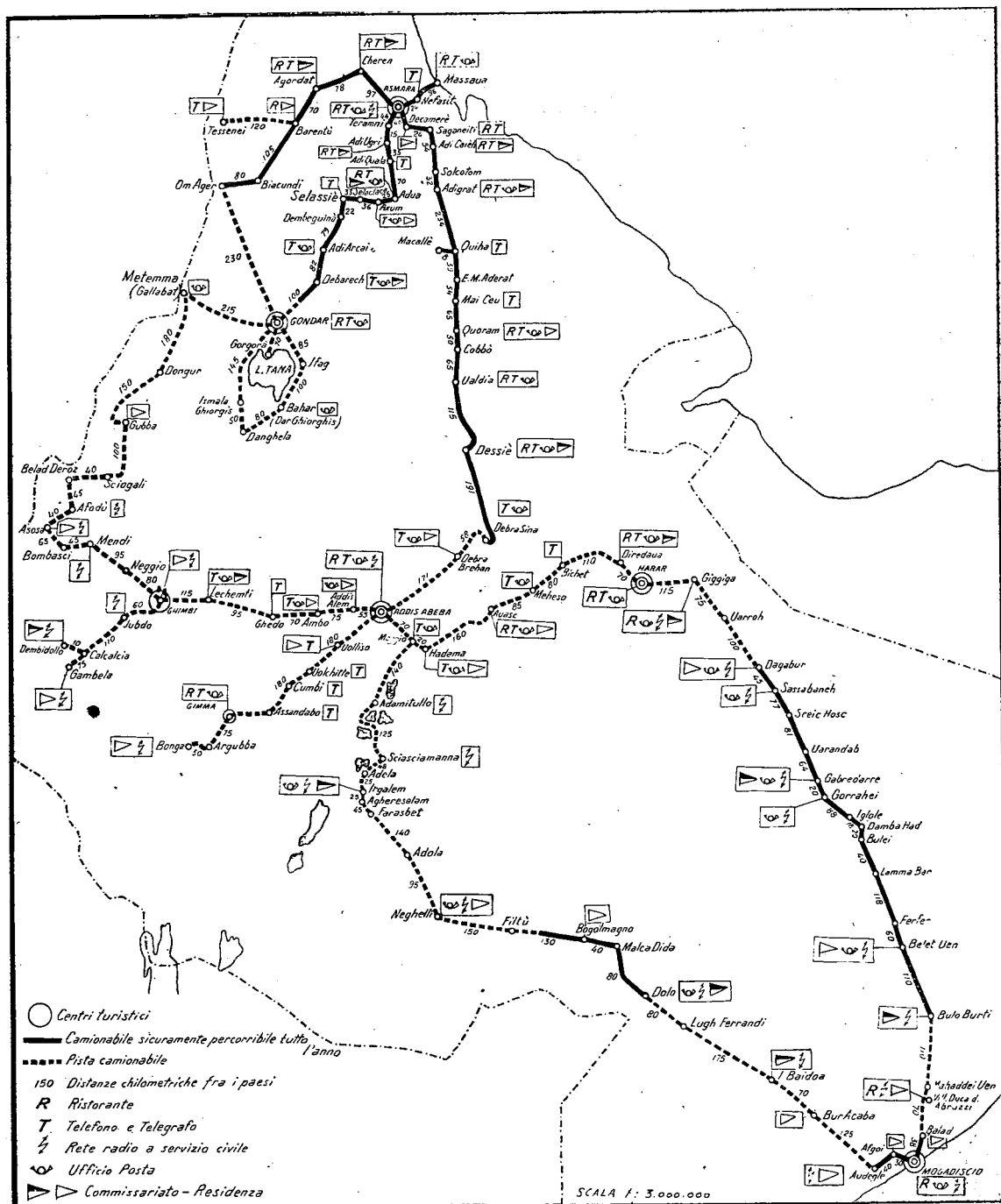
Quanto ai mezzi, l'esperienza ha dimostrato che i più adatti a percorrere le piste dell'Africa sono gli autocarri leggeri tipo «Ford» e le autovetture «Ardita», corte, che risultano di alto rendimento e veloci: sono per ora da escludere, nel modo più assoluto, i pesanti auto-pullman.

Passando agli itinerari è da ritenere che nel dicembre prossimo la rete stradale dell'Impero offrirà la possibilità di effettuare alcuni grandi giri turistici.

Cominciamo dal seguente: Asmara - Cheren - Agordat - Barentù - Tessenei - Barentù - Om Ager - Gondar - Gorgorà - Gondar - Ismala Ghiorghis - Danghela - Bahar Dar Ghiorghis - Ifag - Gondar - Debarech - Axum - Adua - Asmara. Si tratta di km. 1971, di cui 550 di strada a fondo artificiale e 1421 su pista. La pista presenta difficoltà superabili soltanto con diligente preparazione di mezzi e di organizzazione.

Il giro è molto interessante perchè, lasciate le ridenti cittadine di Cheren e di Agordat e le piantagioni di cotone di Tessenei, penetra nel bassopiano occidentale, in cui l'ambiente fisico e animale è di sapore prettamente africano (boscaglie di palme dum, grossa selvaggina, leoni, elefanti, lande deserte, fiumi popolati di coccodrilli); si passa poi nella meravigliosa regione del lago Tana, a carattere prealpino, con ottimi terreni agricoli, e sulle montagne del Semien, dove il paesaggio alpestre è dominato dall'alta cima gelata del Ras Dascian (5050 m.). L'itinerario tocca anche la città santa di Axum e discende nella conca di Adua.

Un secondo giro turistico è il seguente: Asmara - Adua - Gondar - Metemma (Gallabat) - Sciogali - Bombasci - Neggio - Lechemti - Addis Abeba - Dessiè - Quoram - Macallè - Adigrat - Asmara. Esso percorre km. 3224, di cui 1676 su strada a fondo artificiale, e km. 1548 su pista che presenta serie difficoltà nel tratto Gondar-Metemma e nel guado di Sciogali, sul Nilo Azzurro. Il guado, non essendo battuto da grande traffico, si conserva generalmente in buone condizioni; ma è bene assicurarsene. Questo secondo itinerario ha in comune col precedente il tratto Asmara - Adua - Gondar. Da Gondar il turista può recarsi alla penisola Gorgorà (km. 70) per ammirarvi il lago Tana. Dopo Gondar l'itinerario attraversa sino al Nilo Azzurro, ai confini col Sudan, regioni poco note, abitate da gente primitiva e dove la desertica landa africana contrasta con boscaglie di bambù, di incenso e di mimose. È una zona ricca di selvaggina, grossa e piccola, che si nasconde nelle alte erbe. Superato il suggestivo guado del Nilo Azzurro a Sciogali, si penetra nel paese dell'oro (Beni Sciangul) e nell'Uollega, ricco, oltre che di miniere, anche di rigogliosi prodotti agricoli e frequente di mercati in cui si vendono caffè, granaglie e bestiame. Passando per la capitale si percorre poi a ritroso l'itinerario della marcia della « ferrea volontà » e si raggiunge Asmara, sempre sull'altipiano, attraversando alte e nere ambe (i Dubar-Alagi sono alti più di 3000 m.) e ridenti conche, toccando le note località di Dessiè, Ascianghi, Mai Ceu, Alagi, Amba Aradam, Macallè, seminate di piccoli cimiteri dove riposano gli eroi che aprirono col loro sangue la via di Addis Abeba. Dopo Macallè e Adigrat l'itinerario lascia il selvaggio Tigrai ed entra nella vecchia Eritrea. Viene poi un terzo itinerario su km. 265 di pista appena tracciata, con forti dislivelli da superare e numerosi guadi, perciò aspra e difficile. Da Ghimbi

Centri turistici
Camionabile sicuramente percorribile tutto l'anno
Pista camionabile
150 Distanze chilometriche fra i paesi
R Ristorante
T Telefono e Telegrafo
Rete radio a servizio civile
Ufficio Posta
Commissariato - Residenza
SCALA 1: 3.000.000

per una zona collinosa, lussureggiante di colture agricole, si raggiunge Jubdo, centro minerario (oro e platino). La pista si svolge poi in una zona bassa, fra alte erbe, ricca di selvaggina, fin presso Dembidollo e scende poi ripida su Gambela, porto fluviale italiano sul Baro.

Ed eccoci ad un quarto itinerario, svolgentesi su km. 425 di pista che dovrà essere riattata dopo le piogge, per rimediare ai danni prodotti dal grande traffico di autocarri pesanti; come si dovranno sistemare i guadi dell'Omo-Bòttego e del Gogeb, affinchè il cammino si possa percorrere abbastanza facilmente. Attraversata la piana dell'Auasc, si entra nella regione del Guraghè, caratteristica per le estese coltivazioni di musa ensete attorno ai piccoli villaggi; poi si scende nella profonda vallata dell'Omo-Bòttego, ricca di boscaglia tropicale, di selvaggina e di grande quantità di enormi scimmie. Varcato l'Omo, eccoci nella regione collinosa del Gimma, molto ridente e densamente abitata. Vi si coltivano caffè, banane, ortaggi, grano turco, ecc. Ricchezza di selvaggina, specialmente di gattopardi, che alla notte si aggirano coraggiosamente negli accampamenti e corrono davanti ai fari delle macchine. Dopo aver attraversato

una densa foresta costituita da meravigliosi intrecci di liane, da alti palmizi e da enormi alberi di essenze rare, si arriva al centro abitato di Gimma. Dopo Gimma si attraversano bellissime conche con estese coltivazioni di banane e di frumento, e foreste fittissime in cui non penetra mai il sole. Guadato il Gogeb, fiume ricco di ippopotami e coccodrilli, si entra nella regione del Caffa, definita una terra promessa per la sua ricchezza agricola e per le sue foreste di caffè.

Abbiamo infine un quinto itinerario: Addis Abeba - Moggio - Irgalem - Neghelli - Dolo - Bur Acaba - Mogadiscio - Villaggio Duca degli Abruzzi - Bulo Burti - Belet Uen - Gabredarre - Sassabaneh - Giggiga - Diredaua - Moggio - Addis Abeba.

Questo giro turistico si svolge su km. 3315, di cui 1000 su strada a fondo artificiale e 2315 su pista. Le condizioni migliori di transitabilità sulla pista si hanno nel mese di gennaio, quando i terreni sabbiosi sono prosciugati e i guadi più facili. Ad ogni modo, permangono ancora difficoltà a causa del fondo stradale e dei guadi, le quali però progressivamente vanno attenuandosi, grazie ai lavori in corso. Dalla visione dei bellissimi laghi Galla e delle foreste del Sidamo, a carattere prealpino, si passa alle boscaglie tropicali, alle savane e alle lande sabbiose della Somalia coperte di boscaglia, alle meravigliose vallate del Giuba e dell'Uebi Scebeli, veri giardini zoologici. Si toccano le nuove cittadine di Irgalem, Neghelli, Dolo e la bella capitale della Somalia (Mogadiscio). Entrati poi nell'Hararino, ricco di coltivazioni di caffè, di agrumi, e di banane, si visita l'antica città di Harar e Diredaua, città moderna, sorta con la ferrovia di Gibuti. Dalla sosta di Mogadiscio si possono visitare due interessanti tenute agricole: quella di Ganale, suddivisa in piccole rigogliose concessioni, e quella grandiosa e unica nel suo genere del Villaggio Duca degli Abruzzi.

Il Piano regolatore della Valle d'Aosta (1).

Il Piano regolatore di una regione comprende il complesso di tutte le opere che in essa concorrono al progresso delle condizioni di vita, quali le abitazioni, il governo e la distribuzione delle acque, le strade e le comunicazioni, e che ne promuovono lo sviluppo economico col potenziamento di tutte le sue risorse agricole, minerarie e industriali. Un esempio interessantissimo è certamente quello offerto dal Piano regolatore della Valle d'Aosta, la cui Mostra ebbe luogo a Roma lo scorso luglio, sotto gli auspici dell'Ente Nazionale per l'organizzazione scientifica del Lavoro e del Sindacato Fascista degli Ingegneri della Provincia d'Aosta; direttore e fervido animatore l'Ing. Adriano Olivetti.

L'interesse maggiore della Mostra risultava proprio dalla gravità delle condizioni alle quali il piano regolatore deve porre riparo e che si possono riassumere in una triste constatazione: la Valle d'Aosta ha veduto purtroppo, in circa sessant'anni, ridursi la sua popolazione a meno della metà. Questo progressivo spopolamento, mentre denuncia la gravità del disagio, rende urgenti i rimedî e impone un complesso di provvedimenti che potrebbero estendersi a molte altre regioni montane, sicchè lo studio di essi offre un prezioso esempio d'indagine e un piano ricostruttivo utile ad una regione da cui la vita, per le avverse condizioni d'ambiente, sembra ritrarsi progressivamente.

In alcuni comuni dell'alta Val d'Aosta, dal 1871 al 1936 la popolazione è ridotta a meno del 50 % (Arvier

(1) Vedere ne «*Le Vie d'Italia*» del Maggio 1937-XV l'articolo di Giulio Brocherel: «Il problema stradale valdostano» (Pagine 356-365).

IL PIONIERE DEGLI APPARECCHI DI FORMATO PICCOLO

Il suo grandioso successo continua;

più di 240.000 sono già in uso.

Mediante i suoi numerosi obbiettivi ed accessori la "LEICA" è pronta per qualunque lavoro fotografico.

CHIEDERE LISTINI ILLUSTRATIVI AI SIGNORI NEGOZIANTI DI ARTICOLI FOTOGRAFICI

Concessionaria per l'Italia e Colonie:

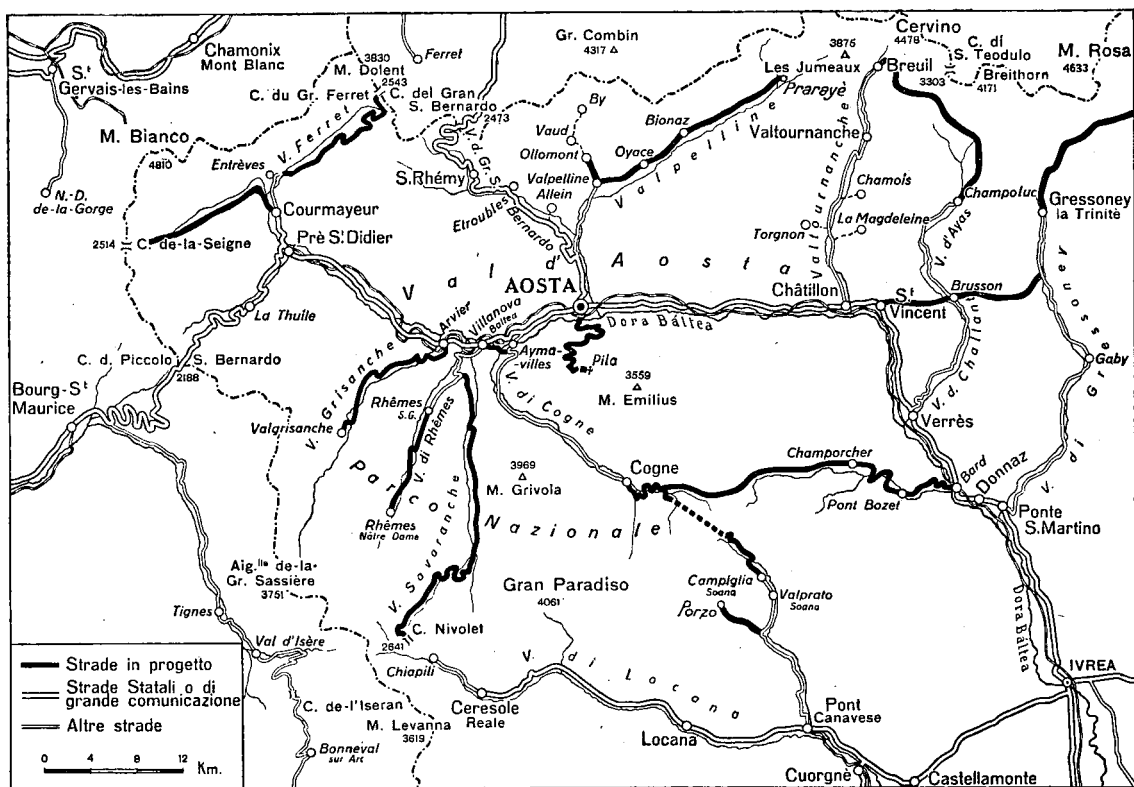
DITTA
Ing. IPPOLITO CATTANEO
GENOVA

XI COPPA delle MILLE MIGLIA 1937

La coppia Minio-Castegnaro si classifica 1ª assoluta della Categoria 1500 usando GLOBOIL Record

GLOBOIL

olio speciale per auto

LUBRIFICANTI MATTER
MESTRE (VENEZIA)

CARTINA SCHEMATICA DELLA RETE STRADALE DELLA VALLE D'AOSTA, CON L'INDICAZIONE DELLE NUOVE STRADE TURISTICHE PROGETTATE, DI CUI SI FA CENNO IN QUESTO ARTICOLO

27,2 %; Rhêmes 27,3 %; Valsavaranche 29,2 %; Bard 34,4 %; Challant 25,3 %; Etroubles 34,2 %; Antey La Magdeleine 48,4 %; Traversella 41,5 %). Le cause dello spopolamento montano sono note: disordini idrici, frane, diboscamento, mancanza di strade, pessime condizioni edilizie e igieniche, limitato impiego di mano d'opera, frazionamento della proprietà, deficienti mezzi di istruzione, e infine, causa fondamentale, la rottura dell'equilibrio fra l'economia agricola di montagna e quella del piano, onde l'economia casearia di pianura ha vinto l'economia montana estremamente più difficile. Un primo passo per la risoluzione del problema della montagna è stata senza dubbio la legge sulla bonifica integrale, la quale prevede l'onere dei rimboschimenti interessanti la bonifica stessa a totale carico dello Stato. Il problema è complesso e le soluzioni veramente interessanti si possono riassumere come segue:

1° sviluppo dell'economia turistica;

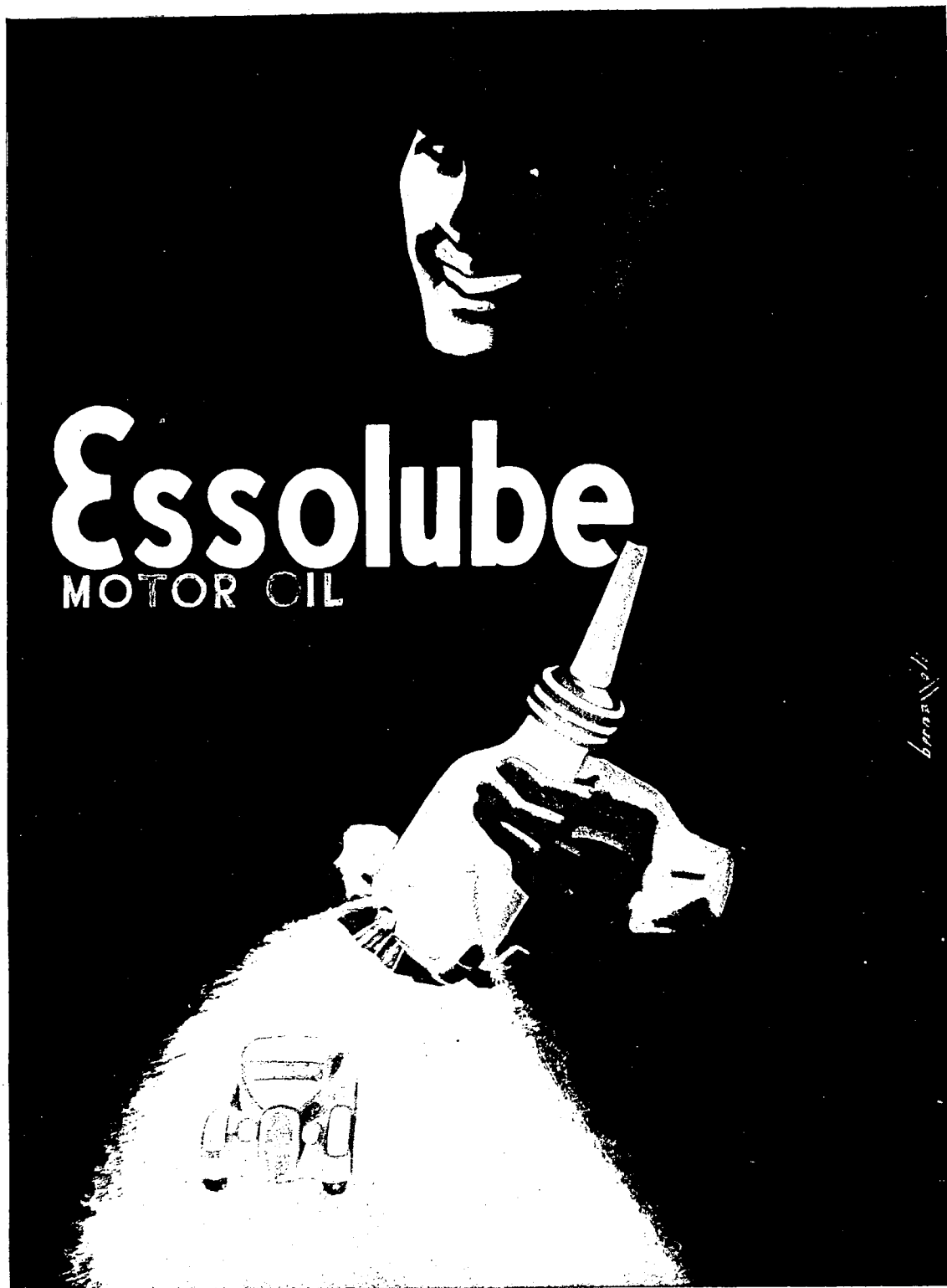
2° miglioramento dei pascoli e dell'industria casearia;

3° sviluppo di una piccola industria locale a carattere artigiano.

Soprattutto alla soluzione del primo problema, quello del turismo, è dedicato il piano regolatore della Valle d'Aosta, che dal Gran Paradiso al Monte Bianco, al Cervino, al Monte Rosa presenta, nelle sue quindici vallate, tali possibilità di sfruttamento invernale ed estivo da farne il solo omogeneo gruppo europeo capace di rivaleggiare con l'Alto Adige e con l'Engadina. Ma bisogna ammettere che la scarsa iniziativa locale e l'incompleto sviluppo stradale hanno finora impedito alla Valle d'Aosta di assumere, nella economia turistica italiana, il posto che la varietà e la profondità delle sue bellezze naturali le avrebbero consentito.

Il piano comprende anzitutto un'ampia documentazione delle condizioni geofisiche della provincia, la carta geologica dell'Istituto Geologico Italiano, la tavola delle zone da bonificare, l'esame del catasto agrario rilevante la percentuale di copertura del terreno produttivo incolto e le zone totalmente improduttive, la carta idrografica e delle irrigazioni, l'analisi degli impianti idroelettrici in funzione e in progetto. Quindi, passa ad illustrare la situazione delle industrie della provincia, ove la siderurgia, la meccanica, le industrie estrattive e quella tessile assorbono l'opera di 33.000 organizzati. Segue un gruppo di tavole in cui vengono presentate, in forma molto evidente e drammatica, le tipiche dimore dei valligiani, la cui vita è confinata, per molti mesi dell'anno, in abitazioni miserabili, dove la vita stessa si svolge continuamente in stalle prive di aria e di luce, a diretto contatto con le bestie, ed intere famiglie riposano in un solo giaciglio. Là dove è sole, terra fertile e favorevoli condizioni ambientali, anche se le popolazioni rurali vivono in agglomerati poverissimi e antigienici, non ne risentono eccessive conseguenze alla salute della razza. Purtroppo, in Valle d'Aosta le condizioni durissime di vita in montagna hanno causato deviazioni fisiche e psichiche, che non sono impressionanti soltanto perchè un comprensibilissimo orgoglio regionale ne ha celato e ne cela l'eccezionale gravità. Questa gente, duramente provata dalla fatica e dal sacrificio, forma il 4° Reggimento Alpini, la cui fedeltà al Re e devozione alla Patria si riassumono in pagine di eroismo consegnate alla storia. Ma se i valligiani abbandonano le Alpi non perchè sia mutato il loro spirito o perchè siano attratti dalle luci della città, ma perchè la vita in alta montagna è impossibile, la Nazione è chiamata a documentarsi, giudicare, provvedere.

La parte più interessante del Piano è quella relativa all'economia turistica, con raffronti statistici fra le condizioni alberghiere della Valle d'Aosta e quelle della

Essolube
MOTOR OIL

Venezia Tridentina, dell'Alta Savoia e del confinante Vallese svizzero. Il patrimonio stradale viene studiato ed illustrato nel Piano sotto i suoi diversi aspetti:

a) Strade turistiche con fondo inadeguato e tracciati da sistemare e perfezionare;

b) Strade di allacciamento di Comuni in vallate importanti non ancora dotate di strade;

c) Nuove strade di alto interesse turistico.

Il Piano divide le strade in quattro gruppi, secondo un certo ordine di importanza, al fine di adeguare lo sviluppo dei lavori a un determinato preventivo di spesa.

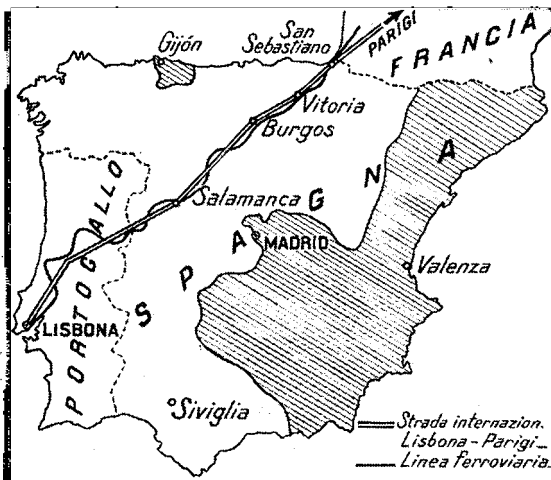
Passando alla parte costruttiva, il Piano comprende la sistemazione dei tre più importanti centri turistici e dei due centri industriali e politici della regione: Courmayeur, stazione turistica internazionale di media montagna; Breuil, stazione turistica di alta montagna; Pila, presso Aosta, come centro dopolavoristico.

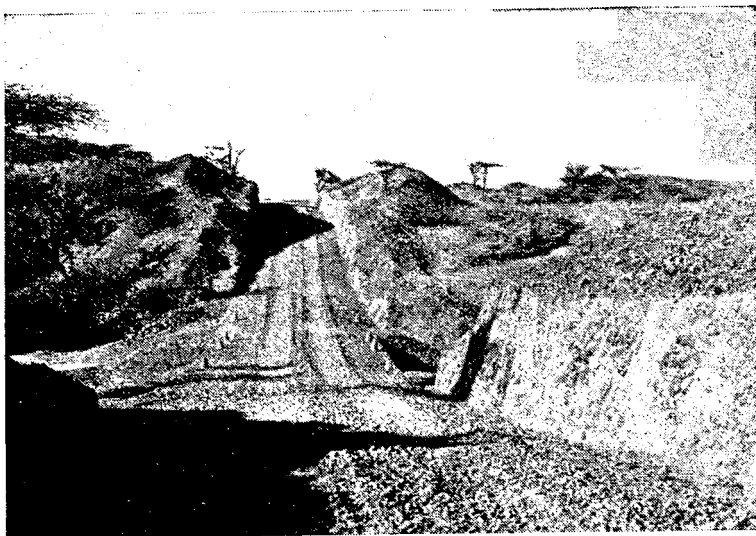
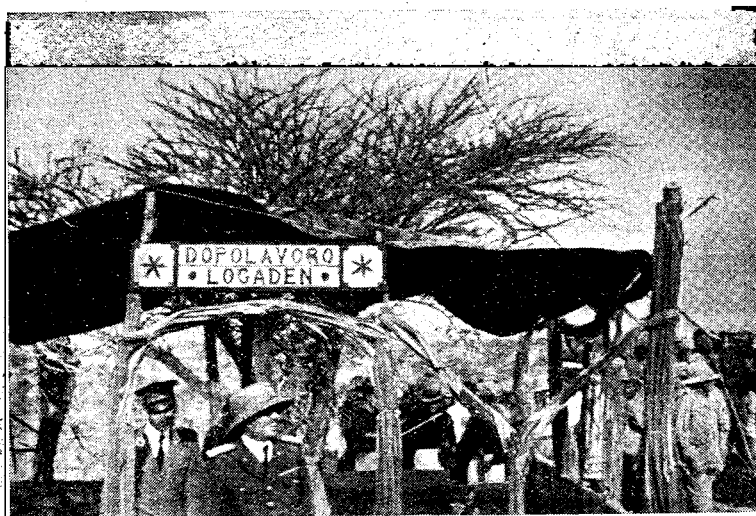
Aosta, capoluogo della provincia, conserva la fondamentale struttura tracciata dalla sua storia come centro di smistamento turistico, presidio delle forze di confine e centro dell'industria siderurgica; Ivrea dovrebbe offrire l'esempio di un piano urbanistico capace di attuare, nella sua integrità, una norma corporativa di vita sociale.

Per ogni centro studiato, il piano tien conto di questi concetti essenziali: valutare le caratteristiche risorse di ogni località e stabilire distributivamente le funzioni di ciascuna di esse, desumendole dal quadro complessivo delle necessità regionali; valorizzare ogni località, rendendola capace di esplicare, attraverso l'urbanistica, le funzioni che le sono assegnate; organizzare turisticamente il lavoro e i centri ricreativi.

Il Piano, tracciando la via ad un profondo e radicale rinnovamento di tutte le condizioni di vita della Valle d'Aosta, offre l'esempio di un decisivo intervento della volontà umana per dominare e volgere a profitto le condizioni più avverse dell'ambiente naturale.

Via libera per il Portogallo.

Gli amici dell'Automobil Club Portoghese ci pregano di render noto ai nostri Soci che le comunicazioni ferroviarie e automobilistiche con la Repubblica Lusitana sono perfettamente regolari.

L'espresso giornaliero Parigi-Lisbona tocca, come si rileva dalla unita cartina, le città nazionali di S. Sebastiano, Burgos e Salamanca, e così dicasi della strada automobilistica, che segue press'a poco lo stesso tracciato.

Naturalmente, l'ordine assoluto, che regna nel territorio spagnolo riconquistato dai Nazionali, permette di compiere il viaggio, sia in ferrovia, sia in automobile, nelle migliori condizioni di sicurezza.

UN TRATTO DELLA NUOVA PISTA

S. E. IL GOVERNATORE NASI AL DOPOLAVORO DEL CANTIERE B

UN BEL RETTILINEO DELLA NUOVA PISTA: NELLO SFONDO, DIREDAUA

La pista Diredaua - Gildessa - Aiscia - Confine francese.

Un'altra opera di ragguardevole importanza si è compiuta nel territorio dell'Impero, grazie alle strenue fatiche dei nostri lavoratori. Hanno presieduto ai lavori il Colonnello Cav. Umberto Notari, comandante del Genio presso il Governo del Harar, e il Maggiore Cav. Leopoldo Piccirilli, progettista e direttore dell'impresa.

Appena cinque mesi or sono il vasto territorio degli Issa, ad est di Diredaua, era presso che inesplorato. Carovane di cammelli percorrevano la vasta pianura, che gl'indigeni chiamano « deserto », mentre torme di gazzelle ed altra selvaggina d'ogni specie vi scorrazzavano liberamente. Ma un giorno una piccola macchina si lanciò tra la bassa e ispida vegetazione, aprendosi faticosamente un varco fra la sterpaglia: essa tracciava una strada nella vergine savana, e quando non potè più procedere, l'uomo che la guidava continuò a piedi il suo cammino sino alla mèta.

Cominciarono i lavori, per cui tutto era stato minutamente predisposto, dagli uomini alle macchine, dal materiale agli approvvigionamenti. Come per miracolo sorsero da prima due cantieri, poi subito altri due, caratterizzati da quattro grandi tende tipo « Roma », e intorno ad esse gli attendamenti dei lavoratori. Si cominciò con l'abbattimento degli alberi e la rimozione delle grosse pietre arroventate dal sole; si colmarono i fossi; si spianarono le prominenze del terreno che facevano ostacolo ai lunghi rettilinei..., finchè una bella pista pedemontana si svolse continua lungo un percorso di 230 km., congiungendo Diredaua con Aiscia e Gibuti.

Questa nuova pista — che sostituisce la pista bassa Diredaua-Addagalla-Aiscia, impraticabile nella stagione delle pioggie — fu voluta dal Duce, per accelerare il traffico delle merci provenienti dal mare e per renderci sempre più indipendenti dalla ferrovia, gestita da una Compagnia straniera. Aperta al transito il 24 giugno di questo anno, ricorrendo la festa del Genio, presente S. E. il Generale Nasi, Governatore del Harar, le popolazioni indigene compresero immediatamente i vantaggi che potevano trarre da questo nuovo mezzo di comunicazione per lo sviluppo dei loro commerci e la penetrazione della vita civile nei loro territori.

I lavori continuano per il miglioramento della pista, allo scopo di assicurare il traffico con Gibuti in qualsiasi stagione.

C. BALDASSARI.

Vasto programma di rinnovamento alberghiero esposto dal Direttore Generale per il Turismo al convegno dei Presidenti degli Enti Provinciali per il Turismo.

Il 30 luglio u. s., S. E. Alfieri, Ministro della Cultura Popolare, convocava a Roma, in Palazzo Marignoli, i Presidenti degli E. P. T. per illustrare il vasto programma ad essi affidato in vista dello sviluppo del turismo nazionale. Una speciale importanza acquistano le dichiarazioni fatte in tale occasione dal Direttore Generale del Turismo, on. Bonomi, il quale iniziò il suo dire osservando che il fatto di ospitare in Italia un gran numero di turisti stranieri non è ragione sufficiente perchè non si debba guardare all'avvenire con meditata valutazione di tutti i fattori esterni suscettibili di modificazione. Fatto un rapido esame delle correnti turistiche straniere in Italia, l'on. Bonomi considerava il fenomeno del lento declassamento delle clientele, dovuto a varie cause, prima fra tutte l'attrezzatura alberghiera rimasta in arretrato. Prospettata la questione al Capo del Governo, il Duce intervenne con i recenti provvedimenti creditizî, a proposito dei quali l'attenzione dei Presidenti degli E. P. T. veniva richiamata sulle delicatissime attribuzioni loro conferite, a cominciare dal vaglio delle richieste, che dovranno rispondere ad un preciso interesse turistico nell'ambito di ciascuna provincia.

Per quanto riguarda le aziende alberghiere, occorrerà rettificare pregiudizî tuttora vigenti favorendo il sorgere di gestioni a carattere familiare, contraddistinte dai fondamentali requisiti di pulizia, di decoro, di servizî igienici e sanitarî moderni, anche per gli esercizi minori. Nessuna smania di livellamento architettonico, ma espressioni edilizie aderenti alle linee schiettamente italiane. Utilizzazione, soprattutto nell'arredamento, dei prodotti dell'artigianato locale, di modo che l'albergo costituisca un'autentica pittoresca vetrina dei prodotti tipici del lavoro e dell'artigianato della provincia: dal mobilio al vasellame, ai tessuti, ai ferri battuti, ecc. Nella stessa guisa, anche il turismo di ogni provincia deve tendere verso una sua netta specializzazione.

Il provvedimento creditizio governativo non interessa soltanto gli alberghi, ma anche le aziende termali e balneari e i rifugi alpini. Per ognuna di queste attività l'on. Bonomi determina chiari elementi di valutazione, che i Presidenti degli E. P. T. dovranno tener presenti nel giudicare le richieste di finanziamento.

Sempre a proposito della così detta *Legge del Miliardo*, l'on. Bonomi ne riaffermava lo scopo, in vista di un profondo e rapido progresso delle condizioni recettive nazionali. Ma la *Legge del Miliardo* è legata all'altro provvedimento della classifica degli alberghi, che dovrà pure attuarsi attraverso il giudizio dei Presidenti degli E. P. T. A tale proposito, il Direttore Generale del Turismo raccomandava ai Presidenti stessi di tener conto, nella valutazione degli esercizi, non solo della loro ubicazione, del numero delle camere, dei bagni e dei servizî annessi, ma anche e soprattutto della mentalità di cui ha dato prova l'albergatore nella conduzione dell'azienda. Osservato, a questo fine, che il prestigio di una azienda alberghiera non dipende solo dall'albergatore, ma anche dal personale dipendente, ricordava come il Capo del Governo ha preveduto anche questo aspetto del rinnovamento alberghiero, stanziando allo scopo appositi fondi. Rileva come il problema del personale sia di primissimo piano per l'organizzazione turistica.

Altre raccomandazioni rinnovò l'on. Bonomi circa la necessità che le aziende alberghiere, specie nelle località di soggiorno, vengano attrezzate opportunamente per accogliere i bambini, al quale scopo l'attrezzatura non basta, ma vuole essere integrata dall'opera accorta del personale, che nell'assistenza ai bambini ospiti della

casa deve in ogni momento saper rispecchiare l'altissima importanza attribuita dal Fascismo a questa funzione in tutti i settori della vita nazionale.

Quindi l'on. Bonomi intratteneva i Presidenti sul funzionamento e sul finanziamento degli E. P. T., insistendo particolarmente sulle specifiche competenze dei Presidenti stessi, dei Consigli di Amministrazione e dei Segretari per l'attuazione dei compiti loro affidati.

Turismo nell'Impero.

Avendo pubblicato in testa a questa rubrica alcuni dati positivi sulle possibilità del turismo in A. O. I., constatiamo con piacere che la materia ha dato, per la prima volta, lo spunto a un'opera di carattere narrativo dal titolo *Settimo piano dell'obelisco*, romanzo di Tullio Giordana (*Milano, Ceschina*, 1937-XV, L. 12), la cui azione si svolge in notevole parte nei territori dell'Impero, veduti, spesso liricamente, durante e dopo la conquista. Il libro, ricco di colore e di passione, è una prima efficace testimonianza dell'apporto che il turismo coloniale può attendersi anche dalla letteratura.

Esperanto e turismo.

L'Alliance Internationale de Tourisme, con sede a Bruxelles, Rue de la Loi, 44, ha pubblicato un interessante ed utile manuale di conversazione ad uso dei turisti, adottando pure, fra le diverse lingue principali, anche l'esperanto.

Un altro notevole esempio di collaborazione fra esperanto e turismo si era già avuto nella pubblicazione in lingua esperanto di alcune Guide del Touring Club Italiano, e cioè quella di « Milano ed i laghi della Lombardia », e l'altra, recente, edita in occasione del Congresso Universale di Esperanto in Roma, col titolo « Roma e dintorni ».

Entrambe le pubblicazioni hanno ottenuto il massimo favore presso gli esperantisti stranieri, tanto che il primo dei due volumi venne esaurito in breve tempo.

Il movimento sempre maggiore di visitatori di Musei e Scavi.

I dati forniti dal Ministero dell'Educazione Nazionale circa l'affluenza di visitatori negli Istituti di Antichità e d'Arte del Regno confermano la notevole ripresa del movimento turistico. Nel bimestre aprile e maggio u. s. il numero dei visitatori a pagamento è stato di 315.138, contro 156.898 del corrispondente bimestre dello scorso anno. Gli ingressi gratuiti furono 272.794, contro 210,459 dell'aprile-maggio 1936.

A favore dei turisti stranieri: importazioni di parti di ricambio per le auto di marca estera.

L'aumentato traffico delle automobili straniere in Italia ha reso opportuno facilitare ai turisti stranieri di passaggio l'approvvigionamento di materiale automobilistico di fabbricazione estera per riparazioni alle loro macchine. Il Ministero delle Finanze ha disposto, quindi, che sieno ammessi direttamente all'importazione pezzi di ricambio per i quali non occorre pagamento all'estero, a condizione che l'interessato presenti alla dogana il « trittico » per comprovare che si tratta effettivamente di pezzi destinati ad automobili temporaneamente importati.

Accordo turistico italo-polacco.

Tra gli accordi commerciali stipulati fra l'Italia e la Polonia, acquista una speciale importanza, ed è stato annunciato con particolare favore dalla stampa dei due Paesi, quello inteso ad aumentare le possibilità di scambi turistici.

ALI NEL CIELO

L'Ala italiana vittoriosa nella gara internazionale Istres-Damasco-Parigi.

La gara Istres-Damasco-Parigi, in sostituzione di quella New York-Parigi, annullata per le ormai note vicende, è terminata, com'era prevedibile, con una superba vittoria dei colori italiani. Essa segna indubbiamente il trionfo di una tecnica geniale e disciplinata, di una fede entusiastica, di una dedizione completa.

La partecipazione così numerosa dell'aviazione italiana deriva dall'alto grado di efficienza della nostra aeronautica, che ha permesso di inviare alla gara un numero di apparecchi già lungamente sperimentati in servizio nell'Armata Aerea, ed equipaggi minuziosamente preparati.

IL TRIMOTORE « SAVOIA-MARCHETTI » S. 79

Le medie realizzate dagli «S. 79» hanno superato abbondantemente i km./h. 420; il «BR. 20» ha superato i 400.

Sulla via del ritorno, tra la Grecia e la Jugoslavia, temporali oltremodo violenti hanno investito gli apparecchi, costringendoli a manovre faticose e ad allungare il percorso di molti chilometri. Ciononostante, la corsa è terminata con la vittoria completa degli apparecchi italiani, i quali hanno conquistato il primo, il secondo e il terzo posto della classifica. Gli arrivi a Parigi si sono susseguiti nel seguente ordine:

Apparecchio I-CUPA, Savoia-Marchetti S. 79, equipaggio Tenente Colonnello Cupini e Capitano Paradisi, in ore 17,32' 45", alla media di km./h. 352,789;

Apparecchio I-FILU, Savoia-Marchetti S. 79, equipaggio Maggiore Fiori e Capitano Lucchini, in ore 17,57' 1", alla media di km./h. 344, 639;

Apparecchio I-BIMU, Savoia Marchetti S. 79, equipaggio Tenente Colonnello Biseo e Tenente Bruno Mussolini, in ore 18,03'35", alla media di km./h. 342,756.

L'industria aeronautica italiana all'Estero.

La nuova grande società parastatale argentina per le comunicazioni aeree ha deciso di adibire alle sue linee transcontinentali da Buenos Aires pel Brasile, Bolivia, Paraguay, Cile, esclusivamente apparecchi italiani, ossia grandi trimotori « Savoia-Marchetti », capaci di 18 passeggeri.

Il governo del Cile ha stipulato contratti per l'acquisto di aeroplani da bombardamento e da caccia da costruire in Italia. Per tali forniture il Cile spenderebbe complessivamente la somma di 40 milioni di *pesos*.

GLI EQUIPAGGI PARTECIPANTI ALLA GARA ISTRES-DAMASCO-PARIGI

IL TEN. COL. BISEO E IL TEN. BRUNO MUSSOLINI PRIMA DELLA PARTENZA DA MONTECELIO PER LA GARA ISTRES-DAMASCO-PARIGI

Il governo romeno ha acquistato sei apparecchi « Savoia-Marchetti S. 73 », che saranno adibiti alle linee aeree civili romene.

I nuovi orari sulla linea aerea dell'Impero.

Con l'aumento di frequenza da tre a quattro corse settimanali in ciascun senso sulla linea Italia-Africa Orientale Italiana, sono state recentemente portate variazioni agli orarî, che risultano quindi più adeguati alle esigenze dei viaggiatori. Le partenze da Roma hanno ora luogo tutti i lunedì, martedì, giovedì e sabato, alle ore 10,15. L'arrivo all'Asmara avviene rispettivamente il mercoledì, giovedì, sabato e lunedì, alle ore 12,30 circa. Le partenze dall'Asmara hanno luogo tutti i martedì, giovedì, sabato e domenica, alle ore 12, e gli arrivi a Roma avvengono rispettivamente nei giorni di giovedì, sabato, lunedì e martedì, alle ore 13,30 circa.

Nuovo veleggiatore italiano.

Sono state felicemente eseguite, sull'aeroporto milanese di Taliedo, le prove di volo di un nuovissimo apparecchio veleggiatore, denominato « Catt. 20 ».

Il collaudo è stato effettuato dallo stesso costruttore progettista Dott. Ettore Cattaneo e dall'istruttore di volo a vela Fulvio Lasa.

Il « Catt. 20 » è un apparecchio veleggiatore robustissimo, dalla linea sobria e di peso limitato (compresi gli strumenti di bordo, 81 chilogrammi). L'apertura alare è di poco superiore ai 9 metri.

Oltre ad essere stabilissimo, è in grado di raggiungere i 145 chilometri orari, mentre a 35 chilometri si sostiene senza perdere velocità. Piccolo gioiello della tecnica moderna, sarà ambito dagli sportivi e specialmente dalle Scuole superiori di volo a vela create dal Regime per la gioventù ardimentosa. Sul « Catt. 20 » è installato un congegno radiotelefonico, per mezzo del quale l'allievo in volo potrà ascoltare i suggerimenti che gli perverranno dall'istruttore e le eventuali correzioni di manovra.

IL CAPRONI 310

IL CAPRONI 135

L'« Aeroplani Caproni » al prossimo II Salone Aeronautico di Milano.

Anticipiamo sul II Salone Aeronautico alcune notizie relative al materiale esposo dall'« Aeroplani Caproni ».

La grande Officina Milanese ha ottenuto dal Ministero di esporre un esemplare dei seguenti aeromobili: *Caproni 134; Caproni 135; Caproni 310.*

Il primo è un biplano da ricognizione veloce, sul quale — per ragioni speciali di riservatezza — non possiamo dare informazioni al lettore.

Il *Caproni 135* è un monoplano ad ala bassa, da bombardamento, che è stato fornito anche all'Aviazione di una Repubblica del Sud America, già tributaria dell'industria nord-americana e che ora ha stipulato con la Caproni un contratto anche per l'esercizio, nel proprio territorio, di una Officina per la costruzione di materiale aeronautico (aeroplani e motori).

Infine, la Mostra sarà completata da un esemplare di un apparecchio costruito esso pure in serie, il *Caproni 310 bimotore* da medio bombardamento e specialmente studiato per un perfetto allenamento di piloti bombardieri.

Il motore del *Caproni 134* e i due motori del *Caproni 135* sono del tipo *Asso* Isotta Fraschini XI R. C. a 12 cilindri raffreddati ad acqua, e i motori del *Caproni 310* sono a 7 cilindri a stella,

raffreddati ad aria, del tipo P VII, con compressore, costruito anche dalle « Reggiane », officina che, come la « Isotta Fraschini », è consociata alla « Aeroplani Caproni ».

Il *Caproni 310*, munito di due motori A 115 (Ghibli), è stato acquistato di recente dal Duca d'Aosta ed ha servito in questi ultimi giorni a voli speciali sulla Laguna veneta, pilota lo stesso augusto personaggio, con a bordo la Principessa di Piemonte.

Nuovi aeroplani italiani da turismo.

Sono stati recentemente realizzati dall'industria nazionale aeronautica tre nuovi aeroplani da turismo, e precisamente il « S.A.I. 25 » e il « S.A.I. 3 » della Società Aeronautica Italiana, e l'« O.S.A. 135 » dell'Officina Sommese Aeronautica.

L'« S.A.I. 25 » è un monoplano da turismo ad ala bassa, a cabina, posto di pilotaggio a doppio comando affiancato e sedile per due passeggeri. È azionato da un motore Alfa Romeo 115, da 180 CV. La cabina, larga m. 1,16, è munita di portiere per l'accesso, sganciabili in volo.

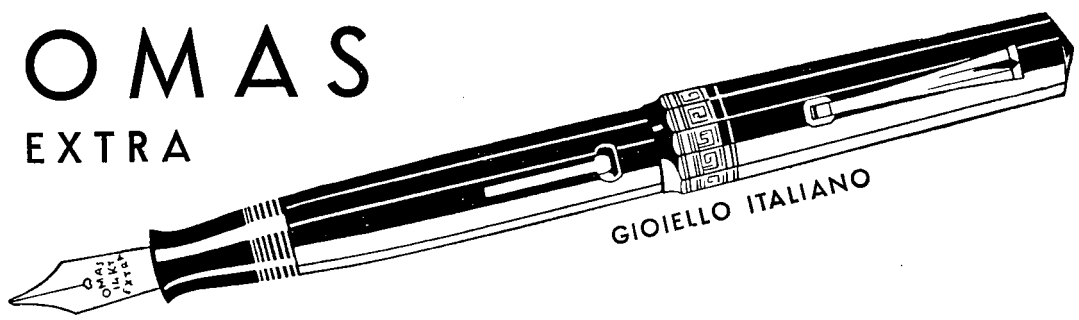
Dimensioni e caratteristiche: lunghezza m. 7,78; apertura alare m. 10,64; altezza m. 2,80. Superficie portante mq. 18; peso a vuoto kg. 760; carico utile kg. 438. Velocità massima km.-ora 250; velocità minima km.-ora 85; velocità crociera km.-ora 215. Tangenza pratica, 5350, teorica 6000. Autonomia 4 ore e 30'.

L'« S.A.I. 3 » è un monoplano da turismo, biposto in *tandem*, di costruzione in legno, ad ala a sbalzo. Questo apparecchio può essere munito sia del motore « Alfa Romeo 110 » a cilindri in linea, sia del motore « Fiat A. 50 » a cilindri a stella.

Dimensioni e caratteristiche: apertura alare m. 10,47; lunghezza m. 7,34; altezza m. 2,82. Superficie portante mq. 14. Peso dell'apparecchio kg. 460. Velocità massima con motore Alfa Romeo 110 km.-ora 195, con un motore Fiat A. 50 km.-ora 175; velocità di crociera rispettivamente km.-ora 170 e 155; quota di tangenza, rispettivamente di 6000 e 4500 metri.

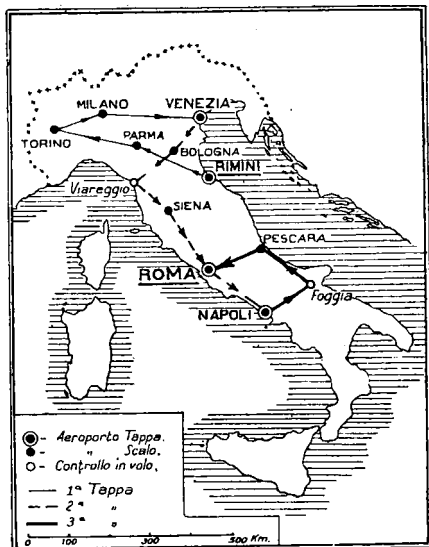
L'« O.S.A. 135 » è un monoplano triposto a cabina, con doppio comando affiancato, ad ala a sbalzo. La struttura del velivolo è in legno, con rivestimento in compensato, salvo le parti mobili ricoperte in tela. L'apparecchio è azionato da un motore Alfa Romeo 110 da 130 CV., munito di avviamento automatico.

Dimensioni e caratteristiche: apertura alare m. 11,46, lunghezza m. 8,03, altezza m. 2,25. Superficie portante mq. 18; velocità massima km.-ora 245; quota di tangenza m. 5500; autonomia 1200 chilometri.

Il « II° Raduno aereo del Littorio ».

Si è concluso recentemente, sull'aeroporto romano del Littorio, il « II° Raduno Aereo del Littorio » con la vittoria del pilota italiano Parodi, su apparecchio di marca inglese.

La gara è stata portata a termine da 52 concorrenti su 76 partecipanti. Due anni or sono, nel I° Raduno, si ebbero 37 arrivati su 73 partiti, e la competizione era meno difficile di questa.

I nostri più moderni aeroplani in gara, quali i « Nardi » ed i bimotori « Ghibli » — apparecchi veloci, sicuri, robusti — sono risultati inferiori agli altri come com-

plesso di caratteristiche volute dalla «formula» che regolava la competizione, e ciò perchè costruiti per altro scopo. Risultato logico, quando si pensi che in questi ultimi anni la nostra industria aeronautica ha dovuto

polarizzare tutta la sua attività sulle magnifiche costruzioni di guerra che, segnando pagine di gloria nelle guerre d'Africa e di Spagna, hanno chiaramente dimostrato una indubbia supremazia mondiale.

Nuova linea aerea tedesca attraverso l'Atlantico.

Nello stabilire un servizio aereo regolare attraverso l'Atlantico settentrionale, la Germania adotterà metodi che si differenziano, sotto molti aspetti, da quelli di altre nazioni. Notevole caratteristica del servizio è l'impiego delle basi galleggianti «Friesenland» e «Schwabenland», ancorate in mezzo all'Atlantico.

Le due navi avranno ciascuna un equipaggio di cinquanta uomini, accuratamente addestrati, fra i quali una decina di tecnici della «Luft Hansa». Altra peculiarità del servizio transoceanico tedesco è l'impiego di idrovolanti azionati da motori Diesel ad olio pesante. Questi motori sarebbero molto più adatti dei motori a benzina sulle rotte oceaniche e sui lunghi percorsi in genere.

L'idrovolante tedesco «He. 139», munito di quattro motori «Junkers 205» ad olio pesante, da 600 CV. ciascuno, ha intanto felicemente compiuto il primo volo di prova.

Giunto alle Azzorre, proveniente da Lisbona, ne è ripartito dopo breve sosta, mediante lancio con catapulta dalla nave base «Schwabenland» in direzione di Nuova York, dove ha ammarato, dopo aver coperto il percorso oceanico di km. 3970 in 17 ore e 24'.

Linea aerea Germania-Danimarca-Norvegia.

In seguito ad accordi intercorsi tra i rappresentanti della Luft Hansa tedesca, della Società di Traffico aereo norvegese e di quella danese, è stata decisa la istituzione di una linea Amburgo-Kiel-Flensburg-Esbjerg (Danimarca)-Stavanger (Norvegia). La linea inizierà il suo servizio il 15 maggio 1938 e verrà esercita dalla «Luft Hansa», salvo che nel tratto Esbjerg-Stavanger, gestito dalla Società di Traffico aereo norvegese.

Per un servizio aereo regolare Germania-America a mezzo di aeronavi.

Durante la sua permanenza negli Stati Uniti il Dott. Eckener ha proposto agli Enti competenti americani la formazione di una Società tedesco-americana per la istituzione di un traffico aereo regolare Francoforte-Rio de Janeiro-America del Nord. Il servizio dovrebbe essere assicurato da 4 aeronavi, di cui tre in attività e una di riserva. Le tre aeronavi dovrebbero compiere sessanta viaggi annuali tra la Germania e l'America.

Voli sperimentali per una linea aerea Berlino-Bagdad-Teheran.

La Società di navigazione aerea tedesca « Luft Hansa » ha ripreso la serie dei voli sperimentali sulla rotta Berlino-Bagdad-Teheran, già iniziati lo scorso anno. L'aviazione tedesca aveva infatti progettato, a suo tempo, una linea aerea regolare Germania-Cina, via Bagdad, per la quale, secondo gli accordi intervenuti con la Francia, gli apparecchi tedeschi sono autorizzati a fare scalo a Damasco.

Il volo europeo di un apparecchio tedesco.

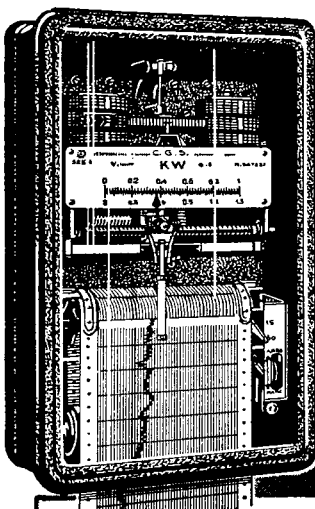
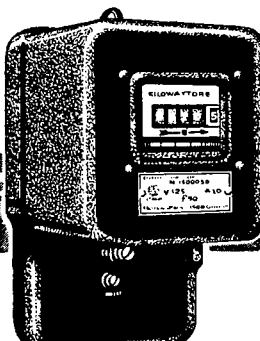
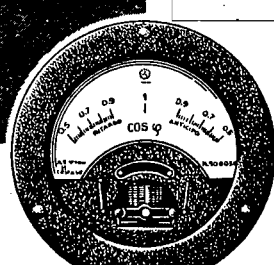
È degno di nota il volo compiuto dall'aviatore tedesco Brindlinger con un aeroplano da turismo « Taifun », su un percorso di circa 6500 chilometri. Partito da Berlino, Brindlinger ha raggiunto Parigi attraverso Riga-Helsinki-Oslo-Amburgo, con un totale di km. 3450; il giorno dopo ripartiva alla volta di Berlino, seguendo la rotta Milano-Roma-Belgrado-Budapest (km. 3000).

L'apparecchio, a quattro posti, è munito di motore « Argus » da 240 CV.; la sua velocità di crociera è di km. 260 e può raggiungere una velocità massima di km./h. 305.

Voli sperimentali per un servizio regolare Gran Bretagna-Stati Uniti d'America.

Proseguono i voli sperimentali anglo-americani sulla linea dell'Atlantico del nord. Dopo le due traversate nei due sensi dell'idrovolante americano « Clipper » e dell'inglese « Caledonia », l'idrovolante britannico « Cambria » ha recentemente compiuto il percorso oceanico di km. 3206 in 12 ore e 2 minuti, alla media oraria di km. 267. Successivamente l'idrovolante « Caledonia », partito alle ore 5 e 27' da Foynes (Irlanda), ammarava a Botwood (Terranova) alle 21 e 59' dello stesso giorno, dopo aver compiuto la traversata oceanica in 16 ore e 32'.

Servizi aerei nel Sud Africa.

È allo studio, presso la Società delle linee aeree del Sud Africa, l'organizzazione di un servizio di aviolinee che comprenda tutta l'Africa meridionale a sud dell'Equatore. Il Ministro della difesa del Sud Africa spera, infatti, di poter inaugurare per i primi mesi del prossimo anno un servizio aereo lungo l'itinerario Johannesburg-Ghanzi - Windhoek - Grootfontein - Mossamedes - Benguella - Loanda - Boma - Léopoldville - Stanleyville - Kisumu - Nairobi - Mbeya - Broken Hill - Livingstone - Bulawayo - Johannesburg. A questo scopo, egli ha recentemente compiuto un viaggio aereo, seguendo questo itinerario.

Un primato per velivoli senza motore.

L'aviatore tedesco Hans Otto ha recentemente compiuto la traversata del Rio de La Plata, da Colonia (Uruguay) a Quilmes (Argentina), con un apparecchio senza motore. La distanza in linea retta è di 54 chilometri. Si ritiene che questo sia il più lungo volo su acqua finora realizzato con tale genere di apparecchi.

COMUNICAZIONI

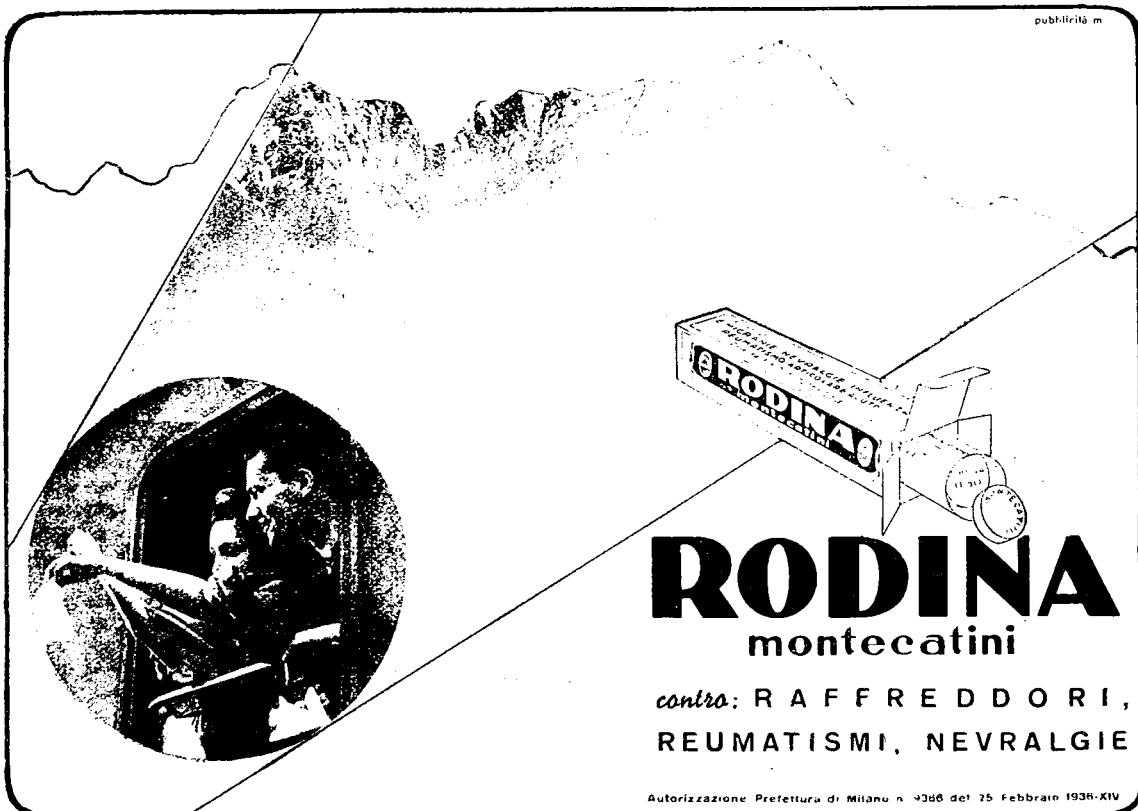
Quanti biglietti a riduzione si vendono all'estero per l'Italia?

Come è noto, ai viaggiatori residenti all'estero, siano essi stranieri od italiani, le nostre Ferrovie dello Stato, a somiglianza del resto di quel che fanno anche altre amministrazioni, offrono vari tipi di facilitazioni, tutte molto sensibili agli effetti delle riduzioni, in modo da corrispondere alle varie e particolari esigenze dei turisti.

È interessante conoscere come *giuocano* queste varie forme di biglietti, in quanto dalla maggiore o minore vendita di un tipo di biglietto piuttosto che di un altro, si rileva la preferenza dei viaggiatori. Pur non essendo facile avere dati assolutamente precisi, da un calcolo fatto all'ingrosso si rileva la schiacciante preferenza per il solito tipo di facilitazione, che è anche il più vecchio come istituzione, quello della riduzione del 50 % per viaggi di andata-ritorno individuali e del 70 % per viaggi di andata-ritorno in comitive.

Risulta, infatti, che annualmente si vendono circa 340.000 biglietti di andata-ritorno per viaggi isolati a tariffa ridotta del 50 % e 34.000 biglietti a tariffa ridotta del 70 % per viaggi in comitive. Per contro, si vendono all'anno circa 4300 tessere turistiche di libera circolazione e meno di 1300 biglietti di andata-ritorno a riduzione del 55-60 % combinati con buoni alberghieri.

È così dimostrata l'assoluta schiacciante preferenza per i biglietti di andata-ritorno a tariffa ridotta del 50 % e del 70 %. A tal riguardo occorre poi tener presente che le cifre indicate, sia pure in via approssimativa, tengono solo conto dei biglietti venduti dalle agenzie all'estero (sono in prevalenza come quantitativo) e dalle nostre stazioni di confine. A queste cifre occorrerebbe aggiungere quelle dei biglietti diretti internazionali venduti direttamente dalle stazioni all'estero.

Aggiungiamo a titolo di notizia complementare che in appoggio ai biglietti di andata-ritorno individuali a riduzione del 50 % si rilasciano annualmente circa altri 90.000 biglietti sussidiari, e in appoggio ai biglietti per comitive a riduzione del 70 % si rilasciano circa altri 8000 biglietti sussidiari.

Comunque, tutto questo sta a dimostrare l'imponente sviluppo assunto dalle nostre facilitazioni di viaggio per gli stranieri e il favore che esse incontrano oltralpe ed oltremare da parte del pubblico desideroso di visitare il nostro Paese.

Miglioramenti del parco dei veicoli e della loro manutenzione.

Da una nota comparsa su la « Tecnica Professionale » dello scorso luglio rileviamo i notevoli progressi conseguiti in questo campo dalle nostre Ferrovie dello Stato. Ecco come la rivista commenta tali risultati.

La forte diminuzione delle carrozze a due o tre sale a cassa di legno, la scomparsa presso che assoluta di quelle provenienti dal bottino di guerra, la forte diminuzione

delle carrozze a carrelli a cassa di legno e l'aumento notevole di quelle a cassa metallica per effetto di nuove costruzioni o trasformazioni, hanno contribuito a migliorare assai in pochi anni il parco veicoli delle nostre ferrovie statali. Inoltre, i miglioramenti tecnici del parco veicoli, insieme all'attuazione di una razionale organizzazione di lavoro nelle officine e nelle squadre di rialzo, analoga a quella degli adattamenti degli impianti per le locomotive, hanno contribuito a rendere possibile una notevole riduzione del numero dei veicoli fuori servizio per riparazioni.

Sta di fatto che, mentre nell'anno finanziario 1927-28 l'86 % del materiale era a cassa di legno ed appena il 14 % ad ossatura metallica, nel 1935-36 il 55 % risulta a cassa di legno e il 45% ad ossatura metallica. Così pure, mentre nel 1927-28 si aveva il 44 % delle vetture a carrelli con cassa metallica, nel 1935-36 il quantitativo delle vetture a carrelli rappresenta il 94 %.

Sono questi reali progressi di cui bisogna compiacerci.

Fermate facoltative sulle Ferrovie dello Stato.

Nell'orario di alcuni treni sono previste per determinate località fermate facoltative, cioè da effettuarsi solo quando siano domandate dai viaggiatori. Nell'orario ufficiale, in vendita al pubblico, le fermate facoltative sono indicate con un'annotazione.

Il viaggiatore che desidera discendere in una stazione, per la quale è prevista la fermata facoltativa, deve avvisare il dirigente della stazione donde inizia il viaggio o il dirigente di altra stazione di fermata precedente a quella dove egli vuole discendere.

Il viaggiatore che intenda partire da una stazione di fermata facoltativa deve rivolgersi al dirigente della stazione *almeno dieci minuti prima* dell'ora di arrivo del treno, in modo che si possa tempestivamente provvedere per le formalità di arresto del treno.

Facilitazioni per gli appartenenti all'Associazione Nazionale delle Famiglie dei Caduti in Guerra.

Le Ferrovie dello Stato hanno accordato l'applicazione della tariffa ridotta del 70 %, per un certo numero di viaggi, agli appartenenti alla suddetta associazione, quando si recano o ritornano dalla casa di riposo di Bordighera.

Trasporto gratuito di cani sulle automotrici.

Le Ferrovie dello Stato hanno disposto che i cacciatori, viaggianti in tenuta da caccia e muniti di fucile, possono condurre seco *gratuitamente* un cane nelle automotrici leggere di 3ª classe. Ecco un provvedimento che sarà appreso con piacere dai nostri cacciatori.

Divieto di gravare di assegno e di spese anticipate trasporti da e per l'estero.

Il Bollettino Commerciale delle Ferrovie dello Stato ha pubblicato col 1° agosto una disposizione in base alla quale viene esteso indistintamente a tutti i trasporti a grande e a piccola velocità, da e per l'estero, interessanti l'Italia, il divieto di gravarli di assegno o di spese anticipate. La disposizione prevede peraltro qualche eccezione per determinati casi ed entro certi limiti pei trasporti fra determinate Nazioni.

Servizio di assicurazione pacchi, lettere e pacchetti raccomandati presso l'Istituto di Assicurazione e Previdenza per i Postelegrafonici.

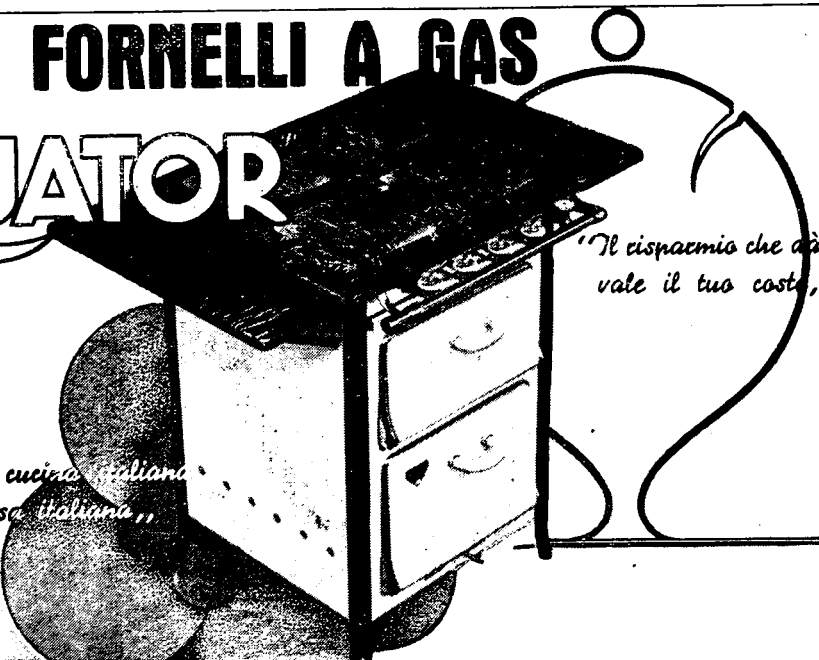
L'Istituto predetto, con sede presso il Ministero delle Comunicazioni, è autorizzato, in virtù dei decreti ministeriali del 9 settembre 1926-IV e 20 marzo 1933-XI, ad esercitare l'assicurazione: *a*) dei pacchi ordinari per

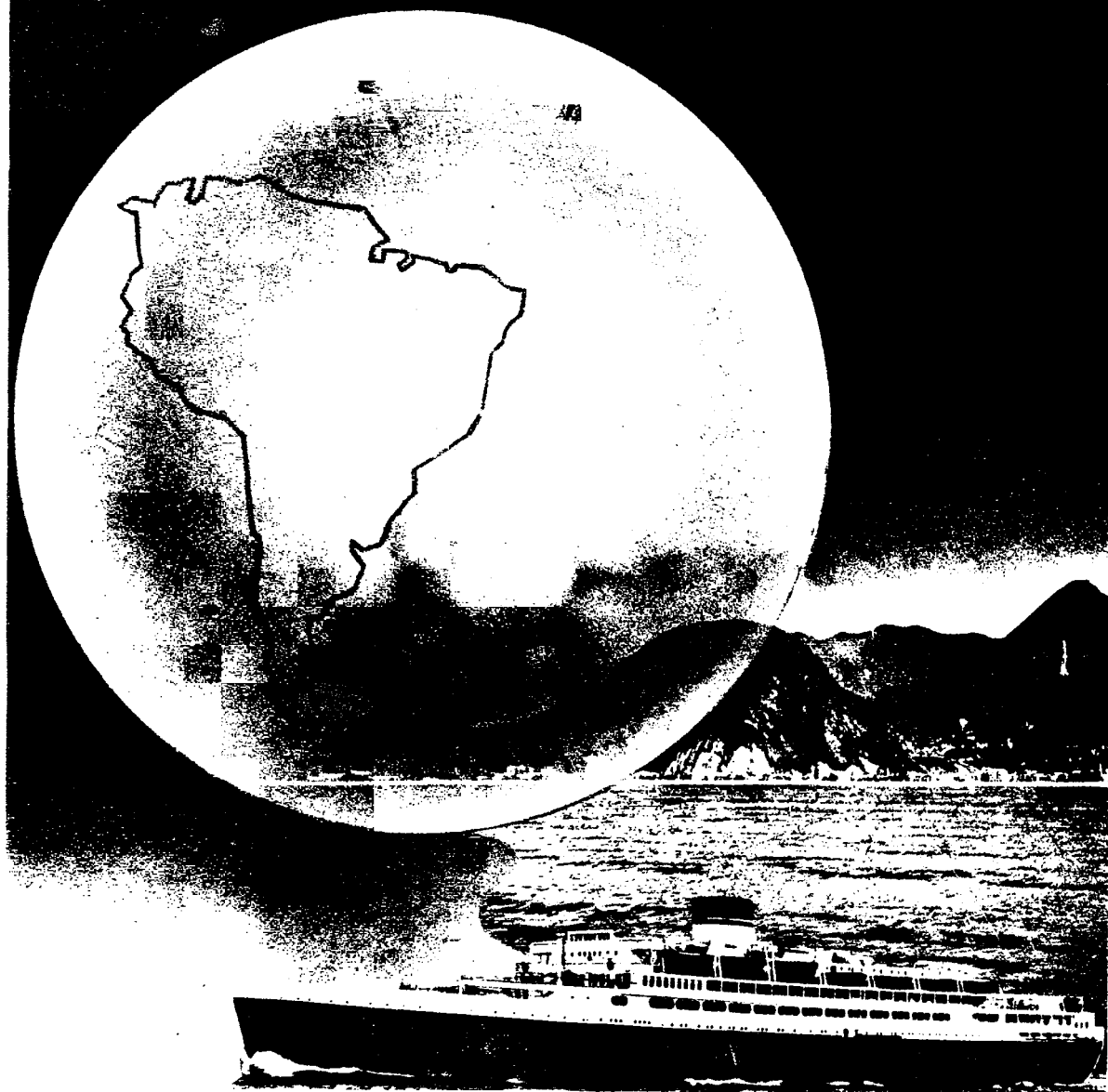
l'interno del Regno, per le Colonie e per l'isola di Rodi (con esclusione delle altre del Dodecaneso) sino a L. 100; *b*) dei pacchi postali, diretti come sopra, già assicurati presso la Posta per il massimo del valore dichiarato consentito dalle vigenti disposizioni e che vengono assicurati presso l'Istituto in regime di secondo rischio; *c*) delle lettere raccomandate e dei pacchi postali ordinarî per gli Stati Uniti dell'America del Nord (via Napoli); *d*) dei pacchetti postali raccomandati diretti all'interno del Regno. Restano quindi esclusi dalla suddetta speciale assicurazione i pacchi diretti alle isole del Dodecaneso (eccettuata Rodi), tutti i pacchi postali con valore dichiarato inferiore a L. 1000, le raccomandate e le assicurate dirette all'interno del Regno ed alle Colonie e tutti i pacchi ordinarî e le raccomandate dirette a località estere diverse da quelle degli Stati Uniti dell'America del Nord, nonchè i pacchi diretti nei detti Stati Uniti, via Svizzera.

Le due forme di assicurazione (presso la Posta una e presso l'Istituto l'altra) sono completamente separate ed indipendenti, per cui, in caso di smarrimento, manomissione od avaria dell'oggetto assicurato, il mittente ha diritto, oltre alle indennità stabilite dalle leggi postali, anche alla somma assicurata presso l'Istituto, o a quota parte di essa, secondo il danno sofferto.

Tariffe. – Oltre le tasse postali sono stabilite le seguenti tariffe di assicurazione: *a*) L. 1,50 per i pacchi ordinari diretti all'interno per l'indennizzo fino a L. 100, compresa l'indennità dovuta dall'Amministrazione; *b*) L. 2, per i pacchi ordinari diretti nelle Colonie italiane e nell'isola di Rodi per l'indennizzo fino a L. 100, compresa l'indennità dovuta dall'Amministrazione. Per tali invii sono concesse agevolazioni alle ditte e commercianti in genere che spediscano annualmente quantitativi notevoli di pacchi postali ordinarî a tariffa interna ed assicurati per L. 100 presso l'Istituto, e cioè: L. 0,60 per pacco a destinazione nel Regno e L. 1,10 sediretto nelle Colonie italiane e nell'isola di Rodi per un quantitativo di circa 1000 pacchi, e rispettivamente di L. 0,50 e L. 1, per quantitativi da oltre 1000, fino a 5000 pacchi, e L. 0,40 e 0,90 da oltre 5000 pacchi; *c*) L. 0,50 per ogni 100 lire di assicurazione, oltre le lire mille per i pacchi con valore dichiarato di L. 1000 diretti all'interno; *d*) L. 0,75 per ogni 100 lire di assicurazione oltre le mille per i pacchi con valore dichiarato di L. 1000 diretti nelle Colonie italiane e nell'isola di Rodi; *e*) L. 3 per ogni 100 lire di assicurazione per i pacchi ordinarî diretti negli Stati Uniti d'America (via Napoli) e per le raccomandate aventi la stessa destinazione; *f*) per i pacchetti postali raccomandati per l'interno la tassa è di L. 1 per ogni 100 lire o frazione di 100 lire, in più L. 0,25, per valori fino a L. 200.

Limiti di assicurazione. – Per i pacchi ordinarî diretti nell'interno del Regno, nelle Colonie e nell'isola di Rodi: L. 100; per i pacchi con valore dichiarato di L. 1000, diretti nell'interno del Regno, nelle Colonie e nell'isola di Rodi: L. 49.000; per i pacchi postali ordinari diretti negli Stati Uniti d'America (via Napoli): L. 50.000; per le raccomandate dirette negli Stati Uniti d'America: L. 10.000; per i pacchetti postali raccomandati: L. 1000.

Tutti i proventi ricavati dall'Istituto da questa forma di assicurazione, che è esercitata per tramite di tutti gli uffici, ricevitorie ed agenzie postali e telegrafiche, sono devoluti a provvidenze in favore dei titolari degli uffici secondari e dei ricevitori postali dispensati dal servizio per sopraggiunta inabilità fisica, o alle loro vedove o orfani, e a molteplici altre forme di assistenza per il personale dell'Amministrazione.

CHIEDERE ALLA SOCIETÀ DEL LINOLEUM - MILANO - VIA MACEDONIO MELLONI N. 28, L' OPUSCOLO (GRATUITO): "IL LINOLEUM NELLA CASA"

SERVIZI PER LE AMERICHE

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 10 OTTOBRE 1937 - XV-XVI E. F.

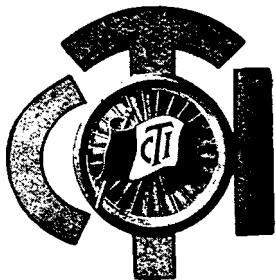
CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA TOURING CLUB ITALIANO

CONSOCI,

V'è una data, ogni anno, nella rinnovata vita italiana, che segna un punto di arrivo e un punto di partenza, l'ora delle constatazioni e l'ora dei propositi: **XXVIII Ottobre.** Luminosa di giovinezza, eppur già incisa e incancellabilmente acquisita alla Storia, con più intensa vibrazione dell'animo la sentono questa volta avvicinarsi gli Italiani nella luce del risorto Impero di Roma.

S'inàugurano le opere. Sul vertice dei nuovi edifici, ai margini dei canali scavati nella terra dormente, al sommo delle scalee negli stadî, là dove una nuova linea congiungerà regioni o villaggi fino allora reclusi, su le cale dei porti pel nuovo attrezzamento, dove si leverà un'altra antenna Marconi, ogni nuova opera chiede quel giorno il suo battesimo: si commemora con l'esito la lunga preparazione e il duro lavoro, e se ne fa promessa. La Nazione celebra il suo rinascimento e il Capo che seppe volerlo.

Il Touring non procede per così distinguibili tappe; ogni giorno ed ogni ora portano la loro particella al suo lavoro in continuità; ma non poteva esso, e non voleva, questa volta, apparire assente, mentre si conclude questo primo periodo imperiale, mentre ogni nuova giornata che stiamo vivendo è così piena di significato e forse di presagi. Il Touring è fra gli istituti di italianità e come tale ha sempre operato.

Non ci tratterrebbe dal proclamarlo una falsa modestia; ma per noi parlano le migliaia e migliaia di Soci con la loro fiducia e con la loro adesione. Sono, fra quei 470.000, professionisti e commercianti, studenti e operai, impiegati e artisti: tutte le categorie del popolo italiano; e sono pensatori ed uomini di azione, reduci della Grande Guerra, antesignani del nuovo ordine, volontari d'Africa. Ed ancor oggi dalla Spagna — dove tanti giovani hanno portato sotto la camicia nera il fiammante cuore garibaldino per un ideale che parrebbe superare lo stesso amor patrio se nell'amor della Patrìa non profondasse le sue più sottili radici — dalla Spagna continuamente ci affluiscono le loro iscrizioni. Nelle durezze della fatica, delle privazioni spesso, e del combattimento, sentono, quei giovani, che iscriversi al Touring è spiritualmente riabbracciare la terra d'Italia; e tanta è la corrispondenza di fervore fra chi propaga e chi accoglie l'idea, che un nostro Console, il capomanipolo dottor Mario Donda — là volontario come qui, prima, nella Grande Guerra — ci ha mandato esso solo la iscrizione di 119 Vitalizi, tutti fra i nostri laggiù... Dell'ultima sua lettera non lo potemmo ringraziare, chè ci giunse soltanto un giorno prima ch'Egli nobilmente cadesse sul campo del suo doloroso, eroico e voluto dovere.

In questa atmosfera, nella occasione del giorno celebrativo del Regime, per ancor più mettersi in piena comunione con i Soci vicini e lontani, con quelli che in patria lavorano ignoti per il suo bene quotidiano e con quelli che nelle Colonie stanno portando il segno della civiltà, coi molti che fra le Nazioni d'America e ovunque fuor dei confini più sentono e, col loro operare, più ci fanno sentire l'orgoglio di essere Italiani, il vostro Consiglio Direttivo ha creduto che fosse giunta pel Sodalizio l'ora di un problema finora insoluto, quello della denominazione: e, unanime, ha deliberato che a datare da questo XXVIII Ottobre l'antica di « **Touring Club Italiano** » si trasformi in quella di « **Consociazione Turistica Italiana** ».

« Consociazione ». Non sembri ricercata per amor d'insolito la parola, chè « consocio » e « consociato » sono dell'uso comune, ed essa ci viene direttamente dal più aureo latino. Il nostro pensiero vi si è soffermato come a quella che meglio poteva esprimere il concetto e il carattere del nostro legame; innanzi tutto l'amicizia e la solidarietà; e poi non il solo vincolo fra Soci, ma la sua vastità; non la comunione soltanto degli scopi, ma il loro pubblico valore; « consociatissima voluntas », dice splendidamente Cicerone per definire una volontà collettiva strettamente intesa ad un fine comune. E fece rivivere la parola sul raggiunto naturale confine, con animo di pace e d'amore, chi la incise nel cippo sul Brennero: « Fontes sejungo consocio populos »: spartisco i rivi ma congiungo i popoli.

« Touring Club » fu alla sua origine una espressione felice. Nata in Inghilterra a designare un complesso essenzialmente proprio della vita nostra contemporanea che nel linguaggio già fatto non avrebbe trovato equivalenti, ma solo approssimazioni inesatte e parziali, la formula Touring Club ebbe immediata accoglienza presso Paesi per indole e per linguaggio diversissimi. Più di venti Nazioni civili, a volta a volta, la fecero propria, e questo basta a dimostrare che non si trattava di un banale ossequio allo straniero; onde, contro le intermittenti facili critiche, uomini di insospettata fede ed italianità come Luigi Vittorio Bertarelli e Giovanni Bognetti alle questioni di suono opposero il senso, alle accuse di esotismo la originalità di cento e cento iniziative che il Touring Italiano poteva vantare anche in confronto dei più accreditati sodalizi esteri, l'anglico prototipo non escluso. Era questa, di quei beneamati nostri Presidenti, veramente « fedeltà », perchè contro le critiche parlava l'intera opera del Touring. Non è il nome che dà significato all'opera, ma le opere al nome; questo diventa allora titolo e testimonianza, e non si cambia e non si butta con la facilità degli abiti vecchi stinti e fuor di moda.

E tuttavia, a varie riprese, il Touring Club Italiano aveva introdotto e portato, a fianco del nome fondamentale, una denominazione totalmente italiana. Pochissimi forse lo ricordano, ma le prime schede, le tessere, quelle proprio degli anni di esordio, avevano questa intestazione: « Touring Club Ciclistico Italiano - Associazione Nazionale fra Ciclisti Viaggiatori »; e lo Statuto Sociale uscito nel 1900 dalla riforma per cui, scemata di fronte ai progressi dell'automobilismo la prevalenza della bicicletta, il Touring modificò con la estensione del suo programma anche la propria formula, quello Statuto era intitolato: « Statuto del Touring Club Italiano (Associazione

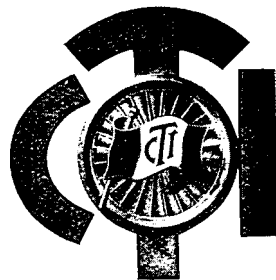
Turistica Italiana) ». Che prevalesse e s'imponesse l'una dicitura su l'altra non fu effetto di deliberazioni, ma di quella irresistibile forza che è il pensiero collettivo. La massa è per le cose semplici: fra tre parole ed una sola per esprimere la stessa cosa, preferirà sempre quell'una sola; e se la parola è lunga, la mutilerà per trarne il segmento espressivo: l'auto, il cinema, la moto. Touring Club Italiano offriva nella sua prima parola la immediatezza del suo pieno significato e diventò il Touring.

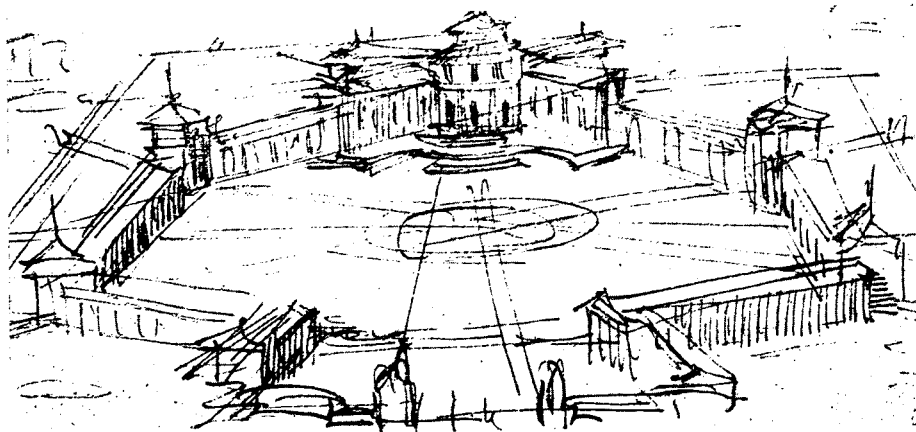
Oggi non più; a condizioni sostanzialmente mutate, anche giusti ragionamenti si potrebbero, alla stessa guisa delle critiche di allora, troppo eccepire di formalismo. E, inoltre, l'idea è penetrata ovunque, e i nostri Soci si contano come un esercito; non v'ha chi ignori l'Istituzione: essa ha veramente il diritto di chiamarsi nazionale. E l'Italiano, che non è più lento a camminare degli altri popoli, ha smesso anche le abbreviature e designa esso pure per sigle. La sigla del nostro Sodalizio continuerà a campeggiare immutata nelle città, in tutti i villaggi, ad ogni crocicchio di strada, abbinata al tricolore, come fin qui. Il Touring non si vergogna del suo nome, non ne assume un altro per fare ammenda; la nuova denominazione non espelle l'antica nè la rinnega, la rappresenta e la rischiara.

Faranno ancora, per qualche mese, buon cammino insieme: lo vogliono ragioni evidenti non di opportunità, ma di necessità, e le Autorità nostre, vigili come sempre e sempre compenetrate di realtà, lo sanno e lo hanno approvato. Quando voi, Consoci, sarete chiamati nell'annuale nostra adunata a deliberare sugli atti del Consiglio e sull'ordine del giorno, Voi ci direte — non ne abbiamo il più piccolo dubbio — che rettamente operammo.

E la « **Consociazione Turistica Italiana** » non inizierà, proseguirà il suo cammino. Lo incominciò l'8 Novembre 1894, non lo ha mai interrotto, non lo interromperà. Sa che il turismo rappresenta un bene materiale per il nostro Paese; sa che, più e meglio del forastiero che giunge e che passa, è stimolo per sè stesso a creare, nella ricerca del decoro, nell'affinamento del gusto, nella cura degli agi, quel senso del ben vivere che annobilisce anche le cose semplici e povere; e sa che in quella vita internazionale che oggi i mirabili mezzi di comunicazione hanno resa, più ancora che facile, indispensabile, il turismo ha un còmpito che, se è grande dal punto di vista economico, può essere grandissimo da quello spirituale. Trovarsi è conoscersi, e tutto converge in questo nostro tempo a dimostrare quanto conoscersi, e giustamente stimarsi, sia necessario all'umano progresso.

Con questo animo e con la sua denominazione romana, il CTI inizia l'anno XVI della E. F.: vecchio Touring, più vecchio di un giorno da ieri, giovane e totalitariamente italiano oggi come ieri, sulla bocca e in cuore le parole dell'Inno che i Soci, oggi di crin grigio e bianco, biondi a quei tempi o bruni, alacri cantavano lungo le italiche strade — ahi, quanto faticose allora! — pedalando nel sole: « **O sacra Terra nostra, Madre benigna e cara, la tua beltà ci mostra, la vita tua c'impara; guida il tuo amor ci sia! Avanti! Avanti! Via!** ».

IL CONSIGLIO DIRETTIVO

LA MOSTRA DEL BAROCCO PIEMONTESE NEL PALAZZO CARIGNANO DI TORINO

L'estate che volge alla fine rimarrà memorabile nella storia della cultura artistica piemontese per la grandiosa Mostra allestita nelle cinquanta più belle sale del secentesco Palazzo Carignano di Torino, l'austero, imponente edificio alzato dal Guarini nel cuore dell'antica città subalpina, e dove vide la luce il primo Re d'Italia. Inaugurata dal Principe di Piemonte lo scorso 19 giugno e tuttora animata da un continuo e crescente flusso di visitatori, la Mostra del Seicento e Settecento piemontese, voluta dall'animoso podestà di Torino, Ugo Sartirana, ed organizzata sotto le direttive di Vittorio Viale, direttore dei civici musei torinesi, rappresenta infatti non soltanto uno dei più notevoli contributi alla miglior conoscenza dello spirito e delle

FILIPPO JUVARRA (1685-1735) - PRIMA IDEA PER LA PALAZZINA DI STUPINIGI.

(Museo Civico di Torino).

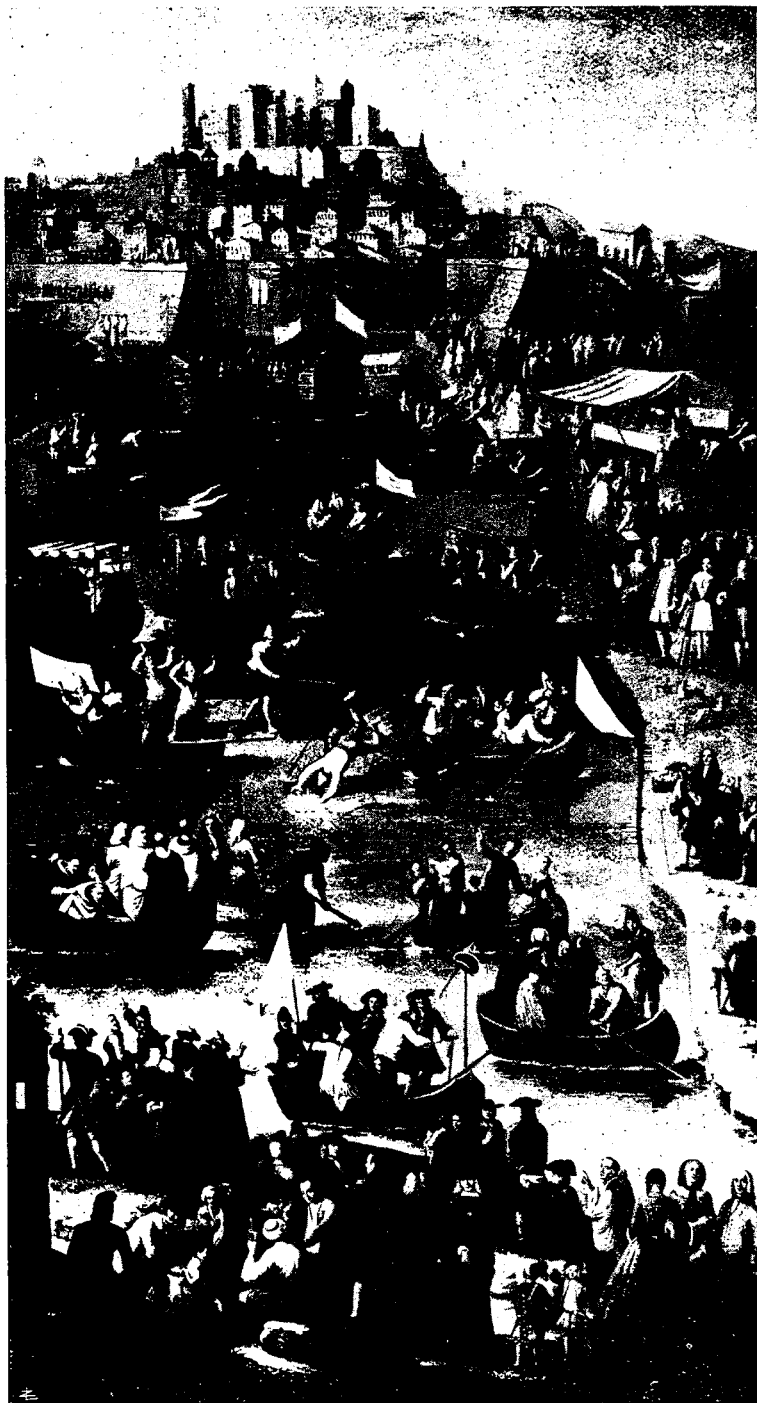
G. B. VAN LOO (1648-1745) - CARLO EMANUELE III. *(Esposto da S. A. R. il Principe di Piemonte)*

P. FR. GUALA - I CANONICI DI LU. *(Collegiata di Lu)*

V. AM. CIGNAROLI (1747-1793) - L'ABBEVERATA. *(Esp. dal Col. Em. Belbo Bertone march. di Sartirana)*

forme del Barocco italiano; ma, pel suo perfetto allestimento, per l'incomparabile ricchezza, varietà, preziosità delle opere esposte, per l'unità stilistica del suo insieme, che limpidamente riflette l'unità del gusto piemontese nel periodo aureo delle sue manifestazioni artistiche, contiene anche in sè elementi di « spettacolo » tali da colpire profondamente l'immaginazione delle folle. Sotto specie di « spettacolo », del resto, e quasi di apparato scenico, in cui la finzione artistica sceglie e raduna dalla vita gli elementi più acconci, più vistosi e tipici per proiettarli, sintetizzati, in una sorta di rappresentazione teatrale ora leggiadra fino alla svenevolezza, ora fa-

stosa fino alla magniloquenza, ma sempre supremamente pittoresca ed improntata in ogni minimo particolare da un desiderio di originalità inventiva e di individualismo capriccioso, ci conviene osservare, anche in questa Mostra, i due secoli che per comodità si definiscono «barocchi»: — se pure in Piemonte il termine, per natura misurata di gusti ed istintivo equilibrio di sentimenti, venga parzialmente svuotato del suo senso più enfatico, e si riduca a corrispondere ad un periodo stilistico non di molto superiore ai cent'anni.

In questo periodo, per chi ha occhi per vedere e intelligenza per coordinare, il binomio *arte-costume* si fa pressochè inscindibile. L'arte diventa una rappresentazione figurata, una messinscena di un teatro ideale che comprende il mondo; il costume appare l'espressione dell' ambiente che codesta «regìa» rende possibile, perchè strettissimi corrono i rapporti di comprensione reciproca fra palcoscenico e platea, sì che tra questa e quello tracciare un limite è, ripetiamo, estremamente difficile. Si potrebbe dire che Seicento e Settecento sono i secoli in cui gli uomini agiscono e *si guardano* agire, in cui sono protagonisti e spettatori insieme della loro azione poetica, realizzando così la completa fusione fra arte e società, fra realtà e finzione. Fenomeno, questo, che mentre spiega il trionfo della scenografia e il gusto per il teatro eroico, mitologico, fiabesco nel periodo barocco, giustifica quella perfetta unità stilistica, quell'armoniosa concomitanza di sforzi e di modi espressivi che caratterizzano il tempo compreso fra gli ultimi bagliori del Rinascimento ed il primo apparire del gelido Neoclassicismo. S'aggiunga che è proprio in questi due secoli che l'inge-

GNANERI (SEC. XVIII) - FESTA ARABA NEL PORTO DI CAGLIARI. *(Esp. dott. A. d. C.)*

gno creativo nell'àmbito plastico comincia a livellarsi in una più ampia comprensione pubblica; e che al fatto *arte*, intesa nel senso umanistico di supremazie individuali, gradatamente subentra il fatto gusto: un gusto che dal dipinto va all'arazzo ed alla stoffa, dalla statua va alla maiolica, alla miniatura, al ventaglio, a cento bagattelle deliziose; dall'architettura va all'apparato da festa e al carosello, e via via dilaga al mobile, al paravento, al parafuoco,

CLAUDIO BEAUMONT - L'ADDOLORATA.

(Chiesa di S. Maria degli Angeli - Torino).

all'alare. Il linguaggio artistico diventa ormai universale: primo passo verso la moderna « democratizzazione » delle possibilità inventive dell'arte e dell'attitudine delle masse a goderne. Perciò tutti gustano la bellezza, che è ormai diventata una necessità pubblica cui non restano indifferenti i Sovrani; tutti applaudono e vogliono l'espressione ultima della moda, cioè di quel che passa e cangia e di per sè è necessariamente frivolo. Ormai l'arte, completamente fusa col costume, è un fatto di masse, e non v'è da stupirsi allora se le vette si abbassano alle valli.

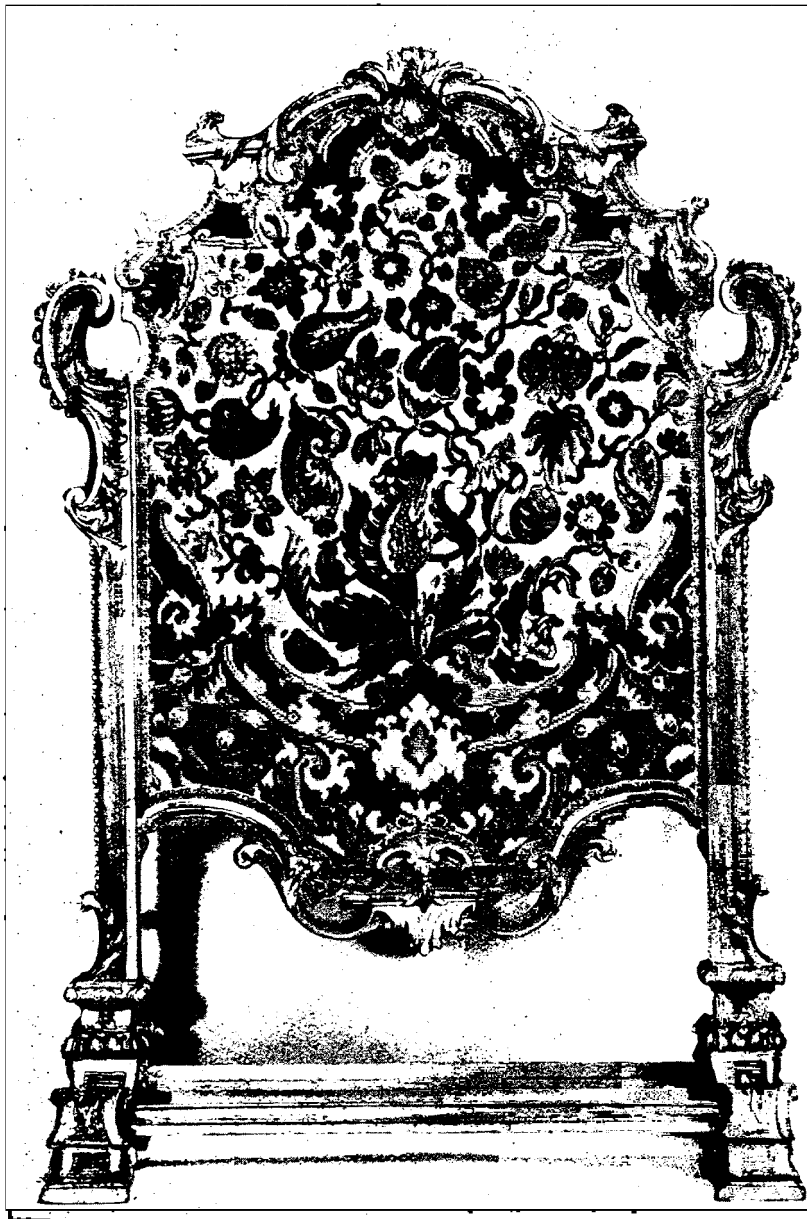
Ma in Piemonte altre ragioni ancora concorrono a formare quest'unità stilistica dell'arte barocca che, così salda, forse non si riscontra in nessun'altra regione d'Italia. In Piemonte è dal finir del Cinquecento che la Dinastia regnante si è consolidata nelle persone di alcuni grandi Sovrani. Guerre e vittorie, sconfitte e calamità hanno stretto legami fortissimi fra la Casa Sabauda ed il popolo. Possono esservi state parentesi di guerre civili (e guerre, del resto, miti) ma la gente piemontese non ha mai rinnegato i suoi monarchi, mentre, dal canto suo, la nobiltà è loro fedele, anzi ne è l'emanazione. Per due interi secoli il Piemonte fa veramente blocco intorno ai suoi Principi. Tutto ciò, quindi, che il Piemonte realizza in questi duecent'anni, lo realizza attraverso la Corte. E non soltanto perchè è il Sovrano a volere quegli ampliamenti e abbellimenti torinesi in cui urbanistica ed architettura si fondono nelle menti dei Castellamonte, dei Vittozzi, del Juvarra; ma perchè la Corte serve di modello alla nobiltà e al clero, e via via fino ai piccoli privati. Fin nell'artigianato anonimo quest'impronta è visibile; ma la si vede soprat-

P. F. GUALA (1698-1760) - IL MARCH. DI SANNAZZARO.

(Esp. dai march. di Sannazzaro Giarole).

tutto nel tono aulico che informa ogni individuale attività artistica, risponda essa al nome d'un Guarini, o d'un Juvarra, o d'un Alfieri, o d'un Piffetti, o d'un Beaumont. Molto opportunamente, dunque, gli allestitori di questa Mostra hanno creato sull'ingresso una specie di « prologo » sabaudo, con alcune riuscitissime salette che documentano la saggezza del governo, i costumi e le forze militari, l'espansione territoriale, le grandi imprese di guerra, le provvidenze economiche, l'azione legislativa.

Questa unità, questa compattezza, questa prudenza, che sono specchio d'un particolarissimo ambiente politico e sociale, sono altresì il pregio dell'arte barocca piemontese. Tutta la Mostra di Palazzo Carignano illumina questa verità e la diffonde fra quanti ignorano questo periodo felicissimo dell'arte in Piemonte e la sua importanza nelle contemporanee correnti architettoniche e decorative non solo d'Italia ma d'Europa. Nè s'ha da credere che quest'assolutismo illuminato, che faceva sentire la sua autorità su ogni forma di operosità artistica, intristisse l'estro in una sorta di musoneria della fantasia. Tutto si limita (aiutando le innate qualità del popolo) ad una certa contenutezza e sobrietà nell'ideare e nell'eseguire, quanto mai proficue in quel tempo di sregolatezze artistiche. Schiere di maestranze abilissime creano, in quei due secoli, esemplari d'arte decorativa di tanta bellezza, purezza ed equilibrio che non hanno rivali in Italia: mirabili esemplari che sono l'autentica meraviglia di questa Mostra, ove nulla è stato trascurato per valorizzare l'attività di codesti mobilieri, intagliatori, stuccatori, intarsiatori.

E non è neppur necessario citare i nomi del

PARAFUOCO IN LEGNO SCOLPITO E DORATO, CON RICAMO A PICCOLO PUNTO. (c. 1740-1750).

Piffetti, del Cassetta, dei Plura, del Galletti, del La Volè, del Ravelli, del Vaglio, del Tandardini, del virtuosistico Bonzanigo per suggerire l'idea di una fantasia inesauribile e d'una abilità di mestiere prodigiosa. I pezzi anonimi gareggiano, a Palazzo Carignano, in bellezza e preziosità, coi pezzi di cui si conosce autore e storia. E' un artigianato superbo che ha lasciato tracce di sè per due secoli; è una perizia assolutamente esemplare che si rivela nel niello e nella cottura, nell'industria serica come nella lavorazione del cuoio a piccoli ferri. Basta, per convincersene, percorrere la Galleria delle Stoffe, stoffe sulle quali il ricamo ed il trapunto sono altrettanti prodigi di fantasia ornamentale; sostare davanti alle vetrine degli argentieri, dei ceramisti, dei rilegatori, dei medaglisti. Basta vedere la sala dei « capi d'opera » dei « minusieri » torinesi del secolo XVIII, i saggi, cioè, mediante i quali gli apprendisti eran promossi maestri di bottega: linee d'una purezza egregia, d'una fermezza disegnativa stupenda, d'una sicurezza d'esecuzione eccezionale: e non erano, in fondo, che prove di scuola.

Arte decorativa, architettura, pittura, scultura sono i quattro cardini su cui si impernia la Mostra, le quattro correnti che bisogna risalire perchè dinanzi agli occhi si svolga completo il panorama dell'arte barocca piemontese. Nell'arte decorativa, dal mobile alla stoffa, dalla ceramica (basti rammentare Vinovo) alla rilegatura, dall'argenteria allo stucco, all'intaglio, a tutte quelle leggiadre creazioni della fantasia che qui concorrono a creare interi ambienti trasportati da palazzi e da ville, trionfo dunque incondizionato del genio artistico piemontese. Quanto all'architettura, sarebbe assurdo voler sostenere il predominio in Piemonte di personalità autoctone, e non voler riconoscere ch'essa si svolge sotto l'influenza di ingegni venuti d'altre regioni: il Vittozzi orvietano, il Guarini modenese, il Juvarra messinese. Più deboli infatti forse che altrove sono in Piemonte le tradizioni (come già osservava il vecchio Lanzi) della grande pittura, della grande scultura, della grande architettura. Ma è questa veramente una deficienza grave, se si considera l'insieme dell'arte barocca piemontese? Come recentemente notava Ugo Ojetti, « questa stessa mancanza, se si considera il valore di rap-

presentanza e di decorazione dato allora all'insieme delle arti, diventa una qualità ». Non importa dunque che i più alti esponenti dell'architettura barocca in Piemonte, Guarini e Juvarra, sian venuti di fuori. Se la loro influenza fu in Piemonte immensa, non è da escludere che essi medesimi siano stati influenzati dall'ambiente in cui operarono; e forse lo stesso Filippo Juvarra non sarebbe quel purissimo artista, quel mirabile e cauto decoratore che da cento architetture ci appare, se invece di lavorare per oltre quindici anni in Piemonte, a servizio di una Corte e di una nobiltà poco propensa alla magniloquenza meridionale, avesse seguitato a lavorare a Roma o si fosse recato subito a Madrid. Tutta la Mostra, comunque, è come presieduta dal genio dell'architettura — Guarini, Vittozzi, i Castellamonte, Lanfranchi, Juvarra, Vittone, Alfieri e i loro seguaci — ed è essa a impersonare concretamente (come ci appare dalle fotografie delle opere, dai disegni e dagli schizzi esposti) l'unità del gusto piemontese. L'opera coordinatrice di codesti architetti lasciava tosto un'impronta che andava dal pittore allo stuccatore, dallo scultore al mobiliere; e forse senza il gusto di un Juvarra non avremmo avuto un Piffetti e più tardi un Bonzanigo.

Fra gli splendori del

PIANETA RICAMATA CON FREGI IN ORO E ARGENTO DELLA PARROCCHIA DI CASANOVA. *(c. 1750)*

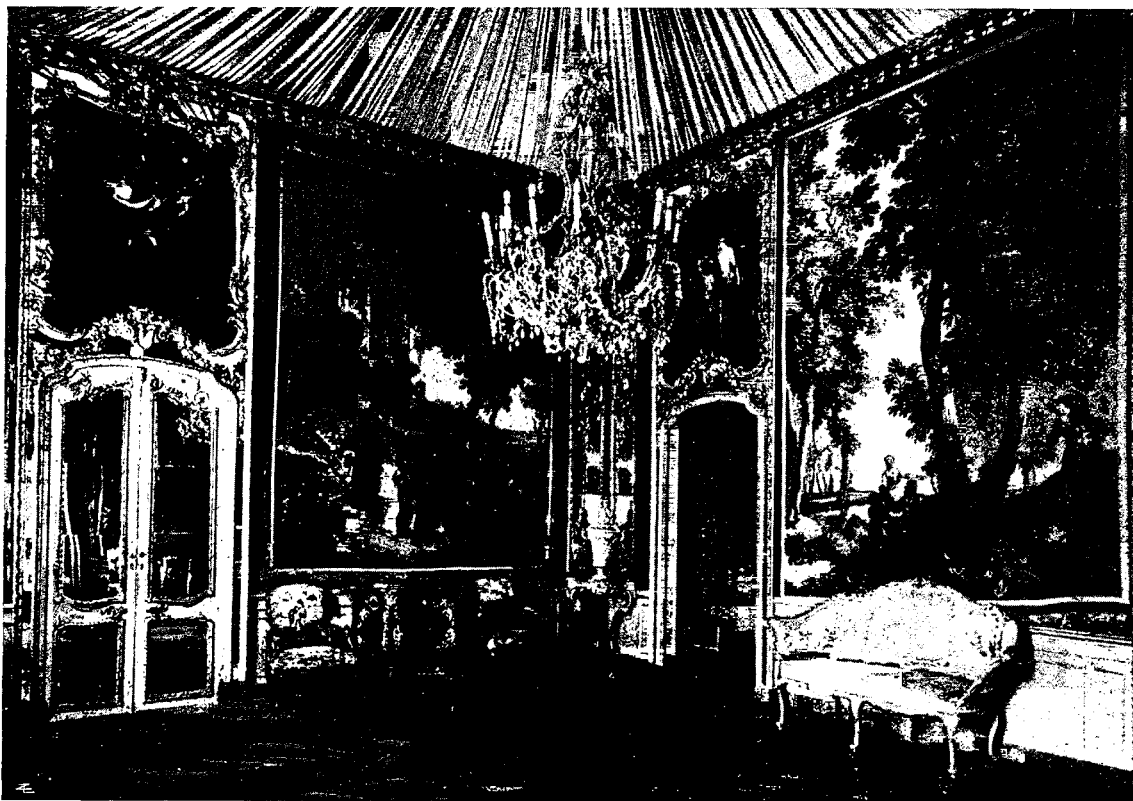
mobile, dell'argento, del tessuto, della ceramica, dello stucco, forse alla Mostra torinese la scultura può apparire in semplice funzione complementare. Nocque certamente alla scultura piemontese l'ambiente aulico di Corte in cui essa dovette quasi esclusivamente manifestarsi e lo scarso sviluppo di una ritrattistica non puramente « ufficiale ». Ma Felice Cassini, Filippo ed Ignazio Collino si salvano anche quando la profusione del particolare soffoca il nativo vigore della plastica, ed in Carlo Berretta e nel suo contemporaneo Francesco Ladetto son da lodare la tecnica magnifica onde il bronzo risalta in tutto lo splendore della materia.

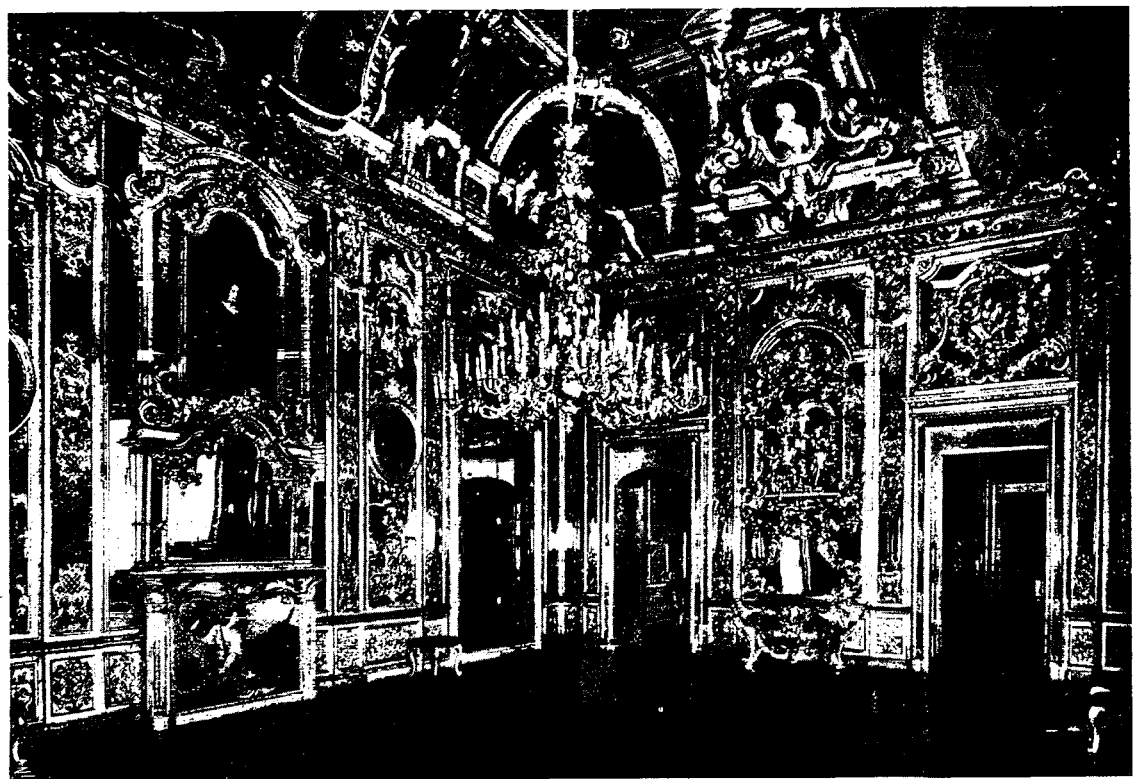
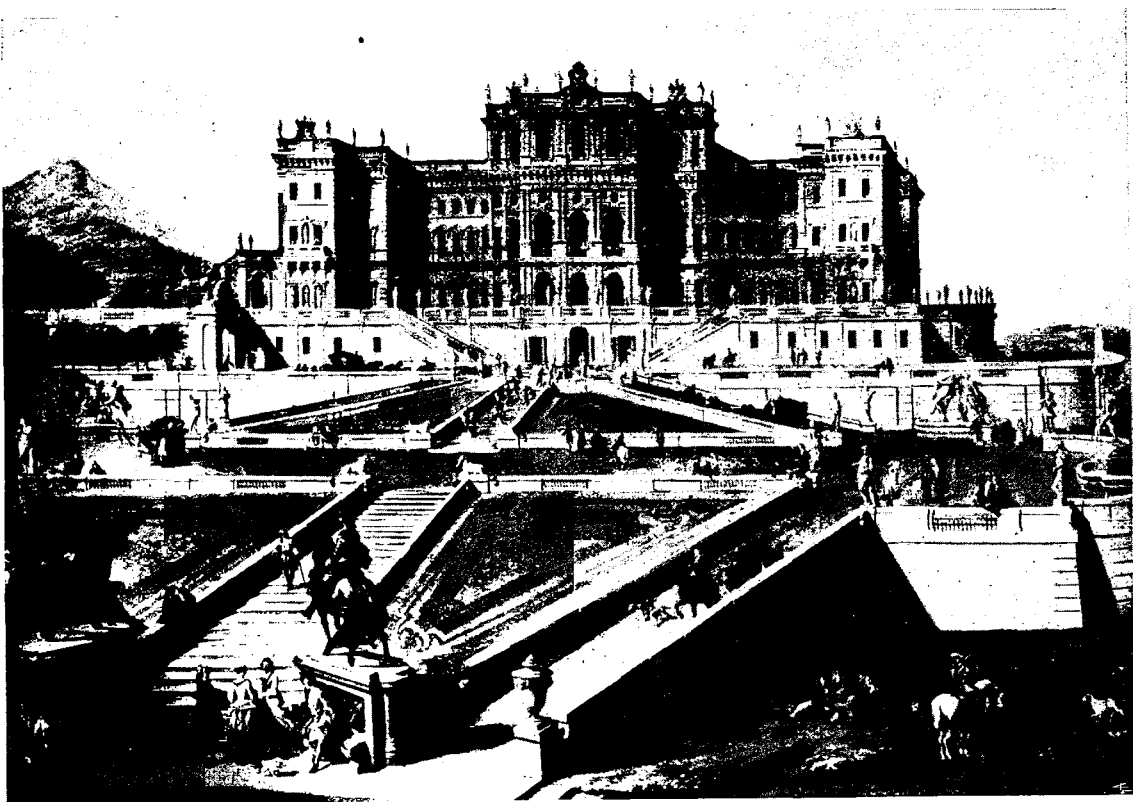
Ben diverso discorso s'ha da tenere pei pittori, anche stranieri, che lavorarono in Piemonte nel Sei e Settecento: a partire da Nicola Mosso, dagli spunti caravaggeschi, da Giovanni Antonio Molineri sensibile ai grandi schemi tizianeschi e raffaelleschi, proseguendo con Bartolomeo Garavoglia, affastellato e pesante, per giungere ad Andrea Pozzo, trentino, inte-

SALA DEGLI ARAZZI - ARAZZI DELLA R. FABBRICA DI TORINO, SU MODELLI DI CLAUDIO BEAUMONT. *(Esp. da S. M. il Re Imp.)*

P. PIFFETTI - PREGADÌO IN LEGNO INTARSIATO DI AVORIO. *(c. 1740)*

ressante personalità pittorica, delicata, fantasiosa, aerea; pur sorvolando sul Tanzio da Varallo che, radicato ancora al Cinquecento, è un artista avvincente per la sua rudezza provinciale.

Per tutto il Seicento un senso paesano e quasi rustico sembra dominare la pittura piemontese; ma noi preferiamo questa scontrosità all'aulicismo dei pittori tipo Claudio Beaumont, fornitore di magnifici cartoni per arazzi, ma non dissimile dai mille pittori italiani, dalla metà del secolo XVII alla metà del XVIII, costruttori abili di gran macchine religiose in centinaia di chiese e di conventi. Meno conta

STANZA IN LEGNO SCOLPITO (C. 1750) - ARAZZI DELLA R. FABBR. DI TORINO. *(Esp. da S. A. R. il Principe di Piemonte)*

RIVESTIMENTO DI STANZA IN LEGNO SCOLPITO E DORATO (c. 1760), con dipinti esposti da S. A. R. il Principe di Piemonte

G. PAOLO PANNINI (1691-1764 - IL CASTELLO DI RIVOLI, SECONDO IL PROGETTO DI FILIPPO JUVARRA, DIETRO LA STATUA A CAVALLO, IN BASSO, L'JUVARRA E IL PANNINI. *(Esp. da S. A. R. il Principe di Piemonte)*

la bravura dei Van Loo, delle Clementi, dei Fiamminghino, dei Garola, dei Lanfranchi, che non la leggerezza decorativa d'un Dauphin o la bonaria semplicità di un Olivero e d'un Graneri. Con le loro « bambocciate » ingenue, questi nostri descrittori di scene popolari e d'episodi di strada e di piazza, impersonano il medio spirito borghese del Piemonte settecentesco. Tutto un senso di vita intima, familiare, risorge ai nostri occhi guardando le loro tele. Un passo più in là, e dietro ai volti delle figurette dipinte apparirebbe l' immortale maschera di Gianduja. Ma il passo non è compiuto, e l'aneddoto non degenera nella risata plebea.

Su questi medii e mediocri, due artisti si levano con diversa statura. Ed il primo è Pier Francesco Guala, che domina la pittura piemontese del Settecento con una maestria, una maturità nella composizione e nello sfruttamento del tono che stupirebbe nel chiuso ambiente subalpino, se non si dovessero ricercare in lui motivi e modi, ispirazione e stile chiaramente veneti e bolognesi, e specificatamente piazzetteschi. Quanto dovette egli all'influenza del Crespi? La vivacità dei suoi ritratti d'avvocati e prelati di quanto è debitrice della pittura veneta?

L'altro pittore che trionfa nella Mostra di Palazzo Carignano è Vittorio Amedeo Cignaroli; e dedicandogli una intera sala, Vittorio Viale ha reso un gran servizio alla storia della pittura piemontese. E' nel Cignaroli, infatti, l'inizio di quella coerenza sentimentale che informerà la pittura paesistica piemontese dalla fine del Settecento fino, in pieno Ottocento, alla Scuola di Rivara. Un rassodarsi del particolare paesistico, ed avremo Massimo d'Azeglio; un rinsaldarsi del tessuto pittorico, ed avremo Edoardo Perotti. E non occorrerà un eccessivo sforzo per giungere a certi effetti di Marco Calderini, ancor vivente, quantunque prossimo alla novantina.

Aver dato dell'unità dell'arte piemontese uno specchio limpido attraverso migliaia di opere è uno dei maggiori meriti della Mostra torinese. Al cui successo concorsero, sull'esempio di S. M. il Re Imperatore e del Principe di Piemonte, innumerevoli privati, musei d'arte, enti religiosi. Successo, ripetiamo, meritato; e tale da giustificare il milione speso da Torino, fra i restauri di Palazzo Carignano e l'allestimento della Mostra, a beneficio della nostra cultura artistica.

MARZIANO BERNARDI

(Foto Beccaria)

IL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1938

Lo scorso mese, il nostro Presidente, a conclusione del suo breve colloquio coi Soci, accennava ad un nuovo programma in corso di studio, di cui avremmo, in questo numero de « Le Vie d'Italia », riferito partitamente.

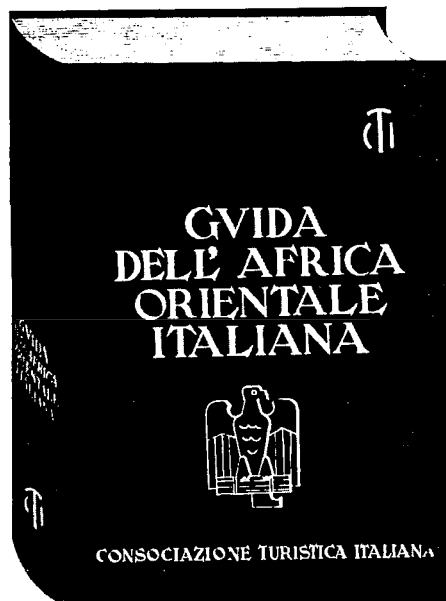
Eccoci a mantener la promessa.

Si tratta di un programma che vorremmo chiamare di collegamento, poichè unisce idealmente quest'anno, che ormai si avvia al declino, al 1938, verso cui già converge ogni nostra energia. Come sempre, siamo tutti protesi al fine di assicurare vita rigogliosa e feconda al Sodalizio, maggiormente rafforzandone l'intima struttura e le attività realizzatrici: infatti, quanto più sicuri e più solidi saranno i suoi fondamenti e più ricche le sue energie fattive, tanto più sicuramente potremo guardare nell'avvenire, dare stabilità ai propositi, adeguare i nostri còmpiti ai nuovi destini dell'Italia imperiale e alla consegna ricevuta dal Duce. Il quale, anche di recente, confortandoci della Sua altissima approvazione, ci incitava a « proseguire sempre più in profondità nell'opera per la conoscenza del Paese, dell'Impero, dei Possedimenti e delle Colonie ».

Presupposto necessario a questa più intensa fase di operosità è che ogni Socio si faccia uno scrupolo di rinnovare con diligente sollecitudine la propria adesione. Il maggior senso di disciplina che anima gli Italiani e pervade in ogni campo la vita del Paese deve manifestarsi anche nell'adempimento di questi nostri piccoli doveri.

Ma il Socio non ha fatto ancora tutto ciò che deve quando ha versato la sua quota. La vita della Consociazione non può stagnare: fermarsi significherebbe regredire. E' necessario che il numero dei Soci aumenti se — come tutti vogliamo — deve crescere il rendimento del Sodalizio in quantità e qualità di lavoro costruttivo. Ora, chi meglio dei Soci può adoperarsi a reclutare nuovi aderenti? Chi più interessato di essi ad accrescere ulteriormente la nostra compagine? L'incremento dei mezzi d'azione, di cui il Touring Club Italiano potrà disporre moltiplicando le sue schiere, ridonderà evidentemente a generale vantaggio.

Questa prova di sincero interessamento alle sorti dell'Istituzione noi l'attendiamo da tutti i Soci: ognuno di essi si adoperi, dunque, seriamente, costantemente, ad accrescere le nostre file di nuovi aderenti. Essi lo possono senza sforzo e con tranquilla coscienza, in mille occasioni, che si presentano naturali nei quòtidiani contatti con parenti ed amici. Basta ricordarsene al momento opportuno, e quel che sicuramente i Soci devono attendersi da questa loro azione di proselitismo sarà la riconoscenza dei nuovi inscritti, non appena questi s'accorgano dei vantaggi non solo morali, ma anche materiali e pratici della loro appartenenza al Touring.

Il primo e più gradito di questi vantaggi sarà senza dubbio, nel 1938, il dono riserbato a tutti i Soci: la *Guida dell'Africa Orientale Italiana,* a cui si sta lavorando con assiduità dai primi annunzi della Vittoria. Basta questa semplice notizia perchè il nostro spirito abbia una vibrazione, perchè il nostro sentimento nazionale sia toccato nelle corde più sensibili. Chi fra gli Italiani vorrà rinunciare a un documento che darà la

descrizione dell'Impero, a così breve distanza dalla sua vertiginosa conquista?

Ma a tutti i nostri Soci vogliamo riserbare, nel prossimo anno, un ricco dono a scelta: il *Premio 1938*. Questo di lasciare al Socio la facoltà di scegliersi il premio, in modo da soddisfare le proprie inclinazioni e necessità, è un concetto nuovo che si vuol introdurre nella vita della Associazione: se l'accoglienza riserbata a tale esperimento dimostrerà che i Soci l'avranno apprezzato, lo si potrà ripetere ed ampliare negli anni successivi, sino a farne una norma costante.

Si tratta di rendere facilmente accessibile ai Soci una cospicua parte delle edizioni fin ora cedute soltanto a pagamento; non fondi di magazzino, s'intende, ma pubblicazioni di alto valore scientifico e turistico e di utilità permanente.

L'assegnazione del *Premio 1938* è in diverso modo regolata, a seconda che i Soci siano annuali o vitalizi, e ciò in conseguenza della diversa forma del loro rapporto col Sodalizio.

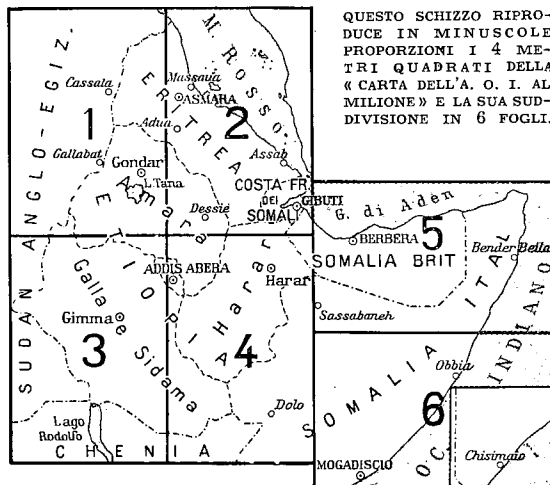
Quanto ai Soci annuali, basterà che essi rinnovino la loro inscrizione per il 1938, versandone l'importo di L. 22.20 entro il *15 novembre 1937*. Facciamo presente che il rinnovo dell'inscrizione entro questa data è obbligo statutario del Socio; tuttavia coloro che vi si attengono sono di solito i meno, mentre noi vogliamo che quest'anno sieno i più.

Ed ecco l'elenco delle pubblicazioni fra le quali i Soci potranno scegliere il *Premio 1938*, in relazione alle loro esigenze e ai loro gusti:

1 - ANNUARIO GENERALE 1938

E' il ben noto repertorio di tutti i Comuni e delle Frazioni del Regno d'Italia, completamente aggiornato e anche trasformato, per rendere il prezioso volume di più facile consultazione. Fra l'altro, questa nuova edizione sarà corredata di un *Atlantino*, che in oltre 100 Carte al 500.000 ci metterà sott'occhio tutto il territorio d'Italia, permettendo di individuare la posizione topografica delle singole località e di riconoscere i servizi di trasporto che le collegano.

ANNUARIO GENERALE 1938-XVI

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

QUESTO SCHIZZO RIPRODUCE IN MINUSCOLE PROPORZIONI I 4 METRI QUADRATI DELLA « CARTA DELL'A. O. I. AL MILIONE » E LA SUA SUDDIVISIONE IN 6 FOGLI.

Premio 2

2 - CARTA DELL'AFR. O. ITAL. al milione.

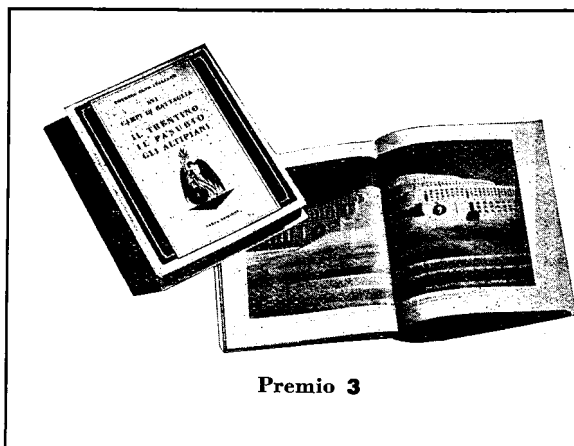
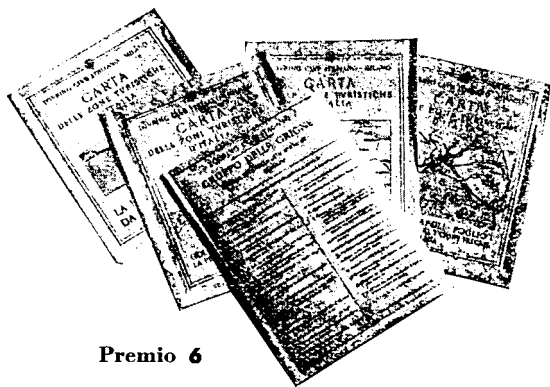
E' un grande dono *veramente* per coloro (non sono tutti gli Italiani?) che si appassionano alla valorizzazione dell'Impero e intendono seguirla nelle sue tappe grandiose. Rete stradale, opere marittime, idrauliche, igieniche, minerarie, edilizie, di colonizzazione agraria, di bonifica e di rimboschimento, tutto il piano sessennale di lavori pubblici nell'Africa Orientale Italiana richiedeva un documento cartografico di consultazione sufficientemente particolareggiato e aggiornato nel limite del possibile. La nostra Carta al 1.000.000 risponde a queste esigenze: sono 6 fogli, ognuno del formato di cm. 65×100; in totale, circa *4 metri quadrati di superficie disegnata*.

3 - GUIDA DEI CAMPI DI BATTAGLIA

I primi due volumi della serie: *Volume I* (Il Trentino, il Pasubio, gli Altipiani); *Volume II* (Il Monte Grappa). Tutti coloro che hanno partecipato alla Grande Guerra o che vogliono rievocare ai loro figli la gesta memorabile, avranno cara quest'opera di altissimo valore spirituale.

4 - SEI FOGLI della CARTA D'ITALIA al 500 mila, e cioè i nuovissimi *Fogli 11, 12 e 13* ed altri 3 Fogli a scelta tra i primi 10 già pubblicati. Questa Carta è ugualmente utile allo studioso, all'uomo d'affari, al turista in viaggio.

5 - UN VOLUME A SCELTA, fra gli 8 già pubblicati, della Collezione ATTRAVERSO L'ITALIA: I. Piemonte; II. Lombardia, parte I; III. Lombardia, parte II; IV. Sicilia; V. Toscana, parte I; VI. Toscana, parte II; VII. Campania; VIII. Puglia, Lucania, Calabria.

6 - CINQUE FOGLI della CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA: Il Cervino e il Monte Rosa (al 50.000); La Riviera di Levante da Genova a Sestri (al 50.000); Napoli, il Vesusio, i Campi Flegrei, Ischia (al 50.000); La penisola Sorrentina, Salerno, Capri (al 50.000); Il Gruppo delle Grigne (al 20.000).

Premio 3 Premio 6

Ai Soci vitalizi, poichè per essi non esiste rinnovazione di quota, offriamo una serie di possibilità, fra le quali ognuno di essi può trovare la più gradita. Avranno perciò diritto al *Premio 1938* quei Vitalizi già inscritti al T. C. I. che soddisfino ad una delle seguenti condizioni:

a) che da oggi al 30 giugno 1938 procureranno 1 nuovo Socio vitalizio o 5 nuovi Soci annuali;

b) che entro il 15 novembre 1937 si abboneranno o rinnoveranno l'abbonamento a *Le Vie d'Italia* oppure a *Le Vie del Mondo* per l'anno 1938, e prima del 30 giugno 1938 presenteranno tre nuovi Soci annuali;

c) che entro il 15 novembre 1937 verseranno l'importo dell'abbonamento cumulativo alle Riviste *Le Vie d'Italia* e *Le Vie del Mondo* (L. 70.— complessive) ed entro il 30 giugno 1938 presenteranno due nuovi Soci annuali;

d) che da oggi a tutto il 30 giugno 1938, fra abbonamenti e pubblicazioni, acquisteranno presso il T. C. I., in una volta sola, per un complessivo importo di L. 100.— e presenteranno due nuovi Soci annuali;

e) Per i Vitalizi che non potessero o volessero concorrere al *Premio 1938* in una delle forme sopra ricordate, metteremo a disposizione il premio prescelto ad un prezzo inferiore a quello (già ridotto) che sarà poi in vigore per tutti i Soci e cioè L. 10.—; ciò sempre a condizione che le richieste del premio e il relativo ammontare ci pervengano entro il 31 dicembre 1937.

Com'è ovvio, i nuovi Soci presentati per aver diritto al *Premio 1938* non potranno far numero una seconda volta agli effetti dei premi per la « Campagna del Mezzo Milione ».

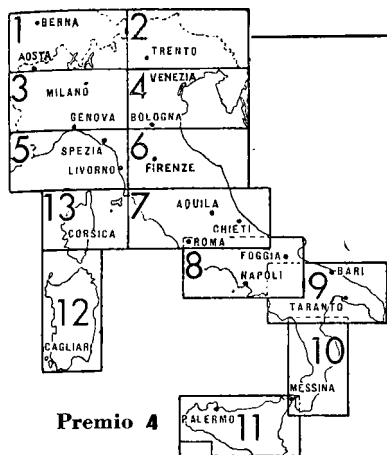
Il *programma 1938* costituisce anche una formidabile arma di propaganda per i Soci più volonterosi, i quali potranno facilmente procurarci nuovi aderenti. Anzi, per agevolare ulteriormente il còmpito propagandistico e per dare un incoraggiamento speciale alla sollecita inscrizione di nuove reclute, si è deciso di concedere il *Premio 1938* anche ai nuovi Soci — annuali o vitalizi — che si inscriveranno entro il suddetto termine del 15 novembre 1937. *Fatelo sapere agli amici e ai conoscenti!*

Ed ecco, infine, come si procede alla scelta del premio. Il Socio annuale, all'atto del versamento della quota 1938, indicherà quale dei sei Premi sopra elencati desidera di ricevere, usando l'espressione: « rinnovo la quota 1938 e scelgo il Premio N. 1 » (oppure N. 2, ecc.). Il Socio vitalizio userà espressione analoga; per es.: « presento il Socio X Y e concorro al Premio N. 1 », ecc.

Resta inteso che a coloro i quali non indicassero il premio da essi preferito sarà inviato l'*Annuario Generale 1938*, opera che si considera la più adatta a soddisfare una media di esigenze.

Spedizioni - Si calcola di aver pronti: la *Guida dell'A. O. I.* (che nel termine di un trimestre verrà distribuita a tutti i Soci indistintamente) entro il giugno 1938; l'*Annuario Generale* (Premio 1) entro l' aprile 1938; la *Carta dell' Africa Orientale Italiana* (Premio 2) nei primi mesi del prossimo anno; i *Fogli N. 11, 12 e 13* della *Carta d'Italia al 500.000* (che insieme ad altri 3 fogli a scelta costituiscono il premio 4) entro il corrente anno. Sono invece già pronti per una immediata spedizione: la *Guida dei Campi di Battaglia* (Premio 3); i volumi I a VII di *Attraverso l'Italia* (Premio 5); i cinque fogli della *Carta delle Zone Turistiche d'Italia* (Premio 6).

Per i Soci dell'Estero: la quota sociale 1938 è di L. 32,20; l'abbonamento annuo a *Le Vie d'Italia,* se effettuato prima del 15 novembre 1937, ammonta a L. 40,50 (successivamente, L. 45,50); quello a *Le Vie del Mondo* L. 75,50; l'abbonamento cumulativo, sempre se effettuato prima del 15 novembre 1937, L. 107.— (successivamente, L. 112,—).

Rispondiamo ora ai Soci che ci hanno chiesto la data d'invio dell'VIII volume della collezione

Premio 4 **Premio 5**

« Attraverso l'Italia »: *Puglia, Lucania, Calabria,* e diciamo anzitutto che la loro attesa non andrà delusa, essendo l'opera riuscita quanto mai ricca e lussuosa. Essa comprende, infatti, 539 finissime incisioni in nero, 4 tavole a colori fuori testo, una carta geografica. L'eccezionale pubblicazione, spettante a tutti i Soci del 1937, verrà spedita come segue: in primo luogo ai Soci vitalizi e — fra essi — a quelli abbonati a *Le Vie d'Italia*, a mano a mano che ci perverrà la loro quota di abbonamento per il 1938; successivamente, ai Soci annuali, nell'ordine in cui ci giungeranno le loro quote per il nuovo anno.

NOVEMBRE

15

LUNEDI

319 s. Leopoldo 46

Il 15 novembre 1937 rappresenta dunque, per tutti i Soci, una data ammonitrice!

Si affrettino perciò i Soci vitalizi a rinnovare l'abbonamento a *Le Vie d' Italia* per il 1938, inviando L. 22,50; *si affrettino i Soci annuali* ad inviarci le L. 22,20, ammontare della nuova quota sociale per il prossimo anno, e non dimentichino di aggiungere l'importo dell'abbonamento a *Le Vie d'Italia* in L. 22,50: in totale L. 44,70. Abbonandosi o rinnovando, entro il 15 novembre p. v., l'abbonamento a questa che è la nostra maggiore Rivista — cui dedicheremo anche in avvenire tutte le nostre più assidue cure, sia nella presentazione grafica, sia nella scelta dei Collaboratori — il Socio avrà il vantaggio di versare soltanto L. 22,50; dopo tale data il prezzo d'abbonamento aumenterà a L. 25,50.

Ricevendo comunicazione del presente programma, a mezzo della circolare da noi spedita a tutti i Soci, alcuni di questi ci hanno rivolte delle domande, alle quali rispondiamo ben volentieri.

— La pubblicazione della *Guida breve* è dunque sospesa? — ci chiede qualcuno.

— No; è soltanto ritardata, per far posto, nel 1938, alla *Guida dell'Africa Orientale Italiana*. Le ragioni della precedenza sono ovvie, ed è, quindi, superfluo ogni altro chiarimento.

— Che cosa avverrà della collezione *Attraverso l'Italia?* — ci chiedono altri.

— Anche in questo caso non si tratta che di un semplice rinvio, e a suo tempo non mancheremo di render noto quali saranno i volumi che a mano a mano verranno in luce.

Altri Soci osservano che il *premio N. 4*, relativo alla *Carta d'Italia al 500.000* (fogli 11, 12 e 13, ed altri 3 fogli a scelta) non interessa i Soci già in possesso della serie dal N. 1 al N. 10.

— Verissimo: è questo un premio che certamente riuscirà più gradito a coloro i quali, Soci di fresca data, non posseggono l'intera collezione. Ma è opportuno offrire i fogli N. 11, 12 e 13 anche a coloro che li desiderano separatamente; perciò, abbiamo deciso di spedirli, franco di spese, in Italia, Impero e Colonie, dietro semplice rimessa di L. 5.

— E se un Socio — ci chiede un altro interlocutore — dopo avere scelto uno fra i 6 premi a sua disposizione, desiderasse acquistare qualcuna fra le altre pubblicazioni offerte in premio, a quali prezzi e condizioni potrebbe ottenerle?

— Ecco la relativa precisazione:

	Alla Sede	*Italia, Impero e Colonie*	*Estero*
Annuario Generale 1938	L. 15,—	L. 17,—	L. 20,—
Carta A.O.I. al 1.000.000	L. 15,—	L. 17,—	L. 20,—
Vol. I della *Guida dei Campi di Battaglia* (Trentino, Pas., Altip.)	L. 9,—	L. 10,—	L. 14,—
Vol. II della *Guida dei Campi di Battaglia* (Monte Grappa) . . .	L. 6,—	L. 7,—	L. 10,—
Attraverso l'Italia (volume a scelta)	L. 14,—	L. 17,—	L. 20,50
Gruppo dei 3 Fogli 11, 12, 13 della *Carta d'Italia al 500.000*	L. 5,—	L. 5,—	L. 7,—
Carta d'Italia al 500.000 in 13 fogli: ogni foglio .	L. 2,—	L. 2,50	L. 3,—
Cinque fogli della *Carta delle Zone Turistiche* (Premio 6): ogni foglio	L. 2,—	L. 3,—	L. 4,—

Ma resta ancora qualcosa da chiarire.

— Gli abbonati a *Le Vie d'Italia* del 1936 — ci scrive un altro Socio — ebbero 13 fogli di una *Carta dell'Africa Orientale Italiana* e successivamente, nel 1937, altri 12. Per i rimanenti l'Amministrazione si riservava di decidere il tempo e le condizioni a cui sarebbero stati ceduti. Si possono conoscere queste condizioni?

— Certamente: gli ultimi 12 fogli della *Carta dell'Africa Orientale Italiana* saranno pronti verso la fine del 1937 e verranno ceduti ai Soci al prezzo di L. 12, incluse le spese di spedizione in Italia, Impero e Colonie (Estero L. 15).

GALLA SIDAMA

A MEGA SI ERA GIA' INCOMINCIATA LA COSTRUZIONE DI STRADE...

Sono trascorsi appena sedici mesi dalla partenza da Neghelli (23 giugno 1936-XIV) della colonna costituita dalla Divisione «Laghi» che agli ordini di S. E. il Generale Carlo Geloso doveva procedere all' occupazione delle regioni del Sud-Ovest etiopico.

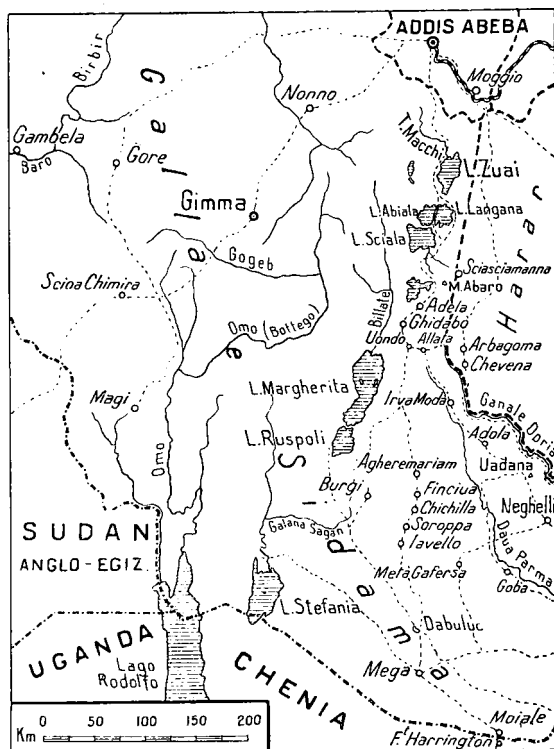
Questi territori, al di là dei grandi fiumi Daua Parma ed Uebi Scebeli, erano ben poco conosciuti e se vagamente risultava, dalle notizie fornite da qualche esploratore, che si trattava di terre ricche e feraci, gli Amara erano perfettamente riusciti a precluderle ad ogni penetrazione.

Alle truppe della Divisione «Laghi» provenienti dalla Somalia apparvero, all'avvicinarsi alle rive del Daua Parma, regioni ben diverse dalle piane somale e il cui aspetto rivelava l'esistenza di nuove fonti di ricchezza e di grandi possibilità di lavoro, specie nel campo dell'economia agricola: superbi e sterminati boschi di essenze pregiate d'alto fusto — podocarpo, tamarindo, audessa, pino —; un rigoglioso sottobosco; magnifici pascoli e numerose mandrie di stupendo bestiame, specie bovino; una fauna selvatica che poteva apparire, agli occhi di un appassionato cacciatore, la vera terra promessa dei seguaci di S. Uberto. Oltre ad una grande quantità di uccelli dai più vivaci colori, volavano qua e là pernici, francolini, faraone, ottarde; mentre dig-dig, antilopi, gazzelle, orsi, struzzi, cinghiali attraversavano spauriti le mal tracciate piste, e non di rado si vedeva far capolino tra le alte erbe della boscaglia una famiglia di leoni disturbata nel suo incontrastato dominio, mentre i leopardi con pochi balzi raggiungevano il fitto bosco.

Al nostro sguardo si offrivano sterminate distese di verde, screziate a perdita d'occhio dalle macchie degli armenti, punteggiate da acacie ombrellifere, che con la tonalità più chiara del loro fogliame mettevano una nota di grazia africana in un paesaggio che in certi momenti poteva anche sembrare una delle nostre pianure.

Uacille fu superata d'un balzo; Mega, investita il 24, era occupata il giorno successivo.

La conca di Mega apparve subito come uno dei più bei paesaggi incontrati sino allora: una magnifica oasi di verde; ricca la fauna, bellissimi i capi di bestiame, allevati in numerose mandrie.

L'occupazione di Moiale, che si trova di fronte

SUPERBI E STERMINATI BOSCHI DI ESSENZE PREGIATE DI ALTO FUSTO CON RIGOGLIOSO SOTTOBOSCO... *(Arch. Fot. T. C. I.)*

all'omonima località inglese, avvenuta con una travolgente operazione nel pomeriggio del 29, valse a stabilire un nostro fermo caposaldo lungo i confini del Kenia.

Le popolazioni Borana e Giam Giam della zona si dimostrarono subito favorevoli alla nostra occupazione ed in breve compresero quale fosse la differenza fra le truppe italiane, che avevano loro portato la pace e la liberazione, e gli sgherri dei dominatori amara che in queste ricche regioni non esercitavano che angherie e soprusi.

Per percorrere circa 400 km. con una colonna di parecchie centinaia di autocarri si era dovuta aprire *ex-novo* una pista, tracciandone in molte zone nuovi tratti e provvedendo a lavori di circostanza, per renderla praticabile. E le truppe nazionali ed indigene della Divisione « Laghi », protese tutte in uno sforzo smisurato, non avevano conosciuto riposo nè tregua.

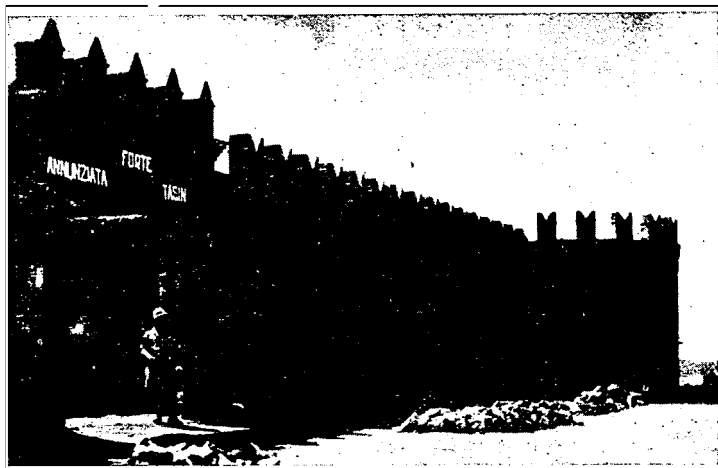
Ai primi di luglio una parte di queste truppe, in maggioranza somale, lasciava Mega per occupare l'assolata piana di Dubuluc, ricca di pozzi, di vegetazione, di bestiame, e per preparare la strada alla nuova marcia verso il Nord.

A Mega intanto, per cura dei reparti nazionali, si era già incominciata la costruzione di case in muratura, di strade con regolare massicciata in pietrame, di pozzi; si era disciplinato il deflusso di una sorgente di ottima acqua; si era costruita una fornace per la calce, materiale qui del tutto ignorato, pur essendovi abbondanza di ottimi calcari; ed era stato persino ripreso lo sfruttamento delle saline di El Sod.

Il Borana già si presentava come una ricca e bella regione: nelle vallate presso i villaggi buone coltivazioni di granoturco, di tef, di dura, sufficientemente curate dalla primordiale agricoltura degli indigeni; molto fiorenti invece la pastorizia e gli allevamenti del bestiame, in maggioranza bovino.

E questo in un clima temperato, buonissimo, che permetteva di superare agevolmente anche quei diurni sbalzi di temperatura piuttosto sensibili nella regione, ed in una tale vastità di orizzonti che anche l'animo più temprato all'avventura sentiva in certi momenti tutta la poesia ed il fascino dei più lontani miraggi, delle promettenti mete da raggiungere ancora.

L'11 luglio la colonna occupava Iavello, ed anche questo nuovo balzo di oltre 90 km. aveva luogo con una rapidità sorprendente. Le difficoltà del percorso, per quanto si fosse entrati sulla

LA CONCA DI MEGA, MAGNIFICA DI VERDE... *(Arch. Fot. T. C. I.)*

IL FORTE DI MEGA, COSTRUITO DALLE NOSTRE TRUPPE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

famosa ma presso che inesistente « strada imperiale », non furono poche, ed i nostri bravi soldati dovettero lavorare alacremente di gravina e di badile per render possibile alle macchine di superare i passaggi più difficili.

Anche Iavello, come Mega, è collocata in una magnifica conca, ricca di bellissime vegetazioni di granoturco, di tef e di dura.

Non si sapeva se nella zona vi fosse acqua e i dati raccolti su questo elemento di così capitale importanza non davano affidamenti confortanti, tanto che per i primi due giorni della nostra occupazione si consumò la razione di due litri giornalieri, attinta alle autobotti del nostro seguito, per tutti gli usi e consumi possibili e immaginabili.

Ricognizioni eseguite nelle zone circostanti — dove ogni nostra occupazione cercava di portare più lontano possibile il conforto della nostra presenza, che valeva a stabilirvi un ordine ed un rispetto dei beni e degli averi prima del tutto ignoti — condussero alla scoperta di numerose sorgenti di buonissima acqua potabile, zampillanti qua e là in amene e fertili vallate trasversali a quella principale.

I bravi genieri in pochi giorni sistemarono il deflusso di acque sorgive, scavarono pozzi di raccolta e pozzi per l'abbeverata del bestiame.

Ed anche Iavello ebbe in breve la sua strada, e un campo di aviazione ricavato da una bella radura con l'abbattimento di pochi alberi ingombranti.

Il 19 luglio, una nostra piccola colonna occupava Metagafersà (Arero), importante centro e nodo di piste carovaniere, e metteva subito mano alla costruzione di una pista che conduceva, su un tratto di circa 50 km., a quella già percorsa dalla colonna principale, proveniente da Malca Guba e diretta a Uacille. Si venne così a costituire una rete di itinerari che dal ponte di Malca Guba, sul Daua Parma, conduceva, poggiando verso il NO, a Iavello (chilometri 160) e verso il SO a Mega (chilometri 170).

Il Borana, completamente occupato, potè risentire in meno di un mese i primi benefici della civiltà e del progresso. Anche a Iavello vi furono importanti e continue sottomissioni di capi e di notabili Borana e Giam-Giam.

La carne per le nostre truppe fu provveduta in abbondanza dietro semplici richieste fatte ai capi, e questi rimasero assai sorpresi quando se ne videro consegnare il corrispettivo in sonanti talleri ed in moneta italiana! Il pagamento del bestiame e delle derrate non era conosciuto nell'Impero negussita, dove, e in particolare alla periferia, gli armati dei vari capi vivevano sulle popolazioni, angariandole e sfruttandole a sangue.

Al seguito della colonna vi erano dei mercanti somali, già nostri ascari fedeli, che ci furono di grande ausilio nel far conoscere praticamente il valore del nostro denaro e, per quanto i biglietti di banca non fossero sulle prime graditi agli indigeni perchè non sapevano dove metterli nè come custodirli (le fute non hanno tasche, e sconosciuto è l'uso del portamonete e del portafogli), si riuscì anche a far comprendere loro come si ripiega un biglietto da 50 o da 100 e come lo si custodisce. Qualche bravo Borana, dopo aver venduto il suo vitello, se

ne ritornava al tucul con il biglietto di banca infilato su uno stecco come una bandierina!

Dopo aver costituito a Mega, a Dubuluc, a Iavello presidî, basi, magazzini per tutte le scorte di viveri, di munizioni e di quanto potesse occorrere alla colonna della Divisione « Laghi », la marcia riprendeva il 21 di luglio e i nostri reparti occupavano il 22, sulla via di Allata, Agheremariam. Per coprire questi altri 100 km. di percorso si impiegarono due giorni, durante i quali le capacità di lavoro, di tenacia e di abnegazione dei nostri bravi soldati furono nuovamente messe a durissima prova.

Il terreno incominciava ad essere meno piano ed uguale, la pista che corrispondeva alla « strada imperiale » si rivelava in condizioni sempre più catastrofiche e tali che in molti tratti fu più saggio consiglio cercare o creare altri passaggi, specie nella traversata di valli ed impluvi e in tratti di percorso a mezza costa.

Superati i villaggi di Soroppa e Chichilla, la colonna traversava il bosco di Badda-Magado, che si estende per oltre 30 km. sino a Fincioa. Lo spettacolo era di una imponenza nuova ed eccezionale: alberi, per la maggior parte podocarpi, sui 30 metri di altezza media; tronchi che 3 o 4 uomini riuscivano appena ad abbracciare; un sottobosco di tali proporzioni che in molte altre regioni avrebbe potuto essere considerato un bosco di per se stesso. La pista era stata interrotta dai ribelli con scavi profondi e con enormi tronchi di alberi fatti cadere di traverso.

Ogni difficoltà venne però superata con una tale febbre di attività che consentì oltre 30 km. di percorso per giornata. Reparti nazionali, battaglioni ascari, gruppi dubat furono al lavoro senza tregua, malgrado che di notte, per le necessarie misure di sicurezza in una zona difficile ed insidiosa come quella attraversata, molto personale dovesse vegliare.

Oltrepassata la foresta di Badda-Magado, i nativi di Fincioa si fecero trovare lungo la pista al nostro passaggio e seguirono la colonna sino ad Agheremariam. Prima spaventati al passaggio delle macchine, poi, presa una certa confidenza con questi mostri rombanti, li accompagnavano correndo e sollevando le lance in segno di gioia. E quando nel pomeriggio del 23 luglio il Colonnello Martini, al Comando dei reparti dell'avanguardia — squadroni di cavalleria, genio, ascari e dubat — alzò la bandiera d'Italia sul Ghebì di Agheremariam, anche una selva di lance di qualche migliaio di Giam Giam (ovv. Gugi) protesa verso il cielo, salutò i colori della Patria. Agheremariam, terra di Maria, fu trovata nelle stesse pietose condizioni dei precedenti abitati. Fortunatamente le piogge imminenti si fecero attendere qualche giorno, cosicchè in una settimana si potè procedere alla relativa bonifica della zona.

In questa località la colonna dovè fare una sosta della durata prevista di un paio di mesi, perchè la stagione delle piogge non avrebbe certo permesso di continuare la marcia verso i laghi. Non per questo rimasero ferme le colonne di rifornimento, che continuarono a percorrere la non breve linea di tappa; ed autisti e scorte, infaticabili, riuscirono non solo ad approvvigionare i presidî di tutto il necessario, ma anche ad accantonare nella base più avanzata quanto doveva servire per le successi-

LE SALINE DI EL SODDO, A CIRCA 30 CHILOMETRI DA MEGA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

LA VALLATA DI IAVELLO, RICCA DI FERTILI COLTIVAZIONI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

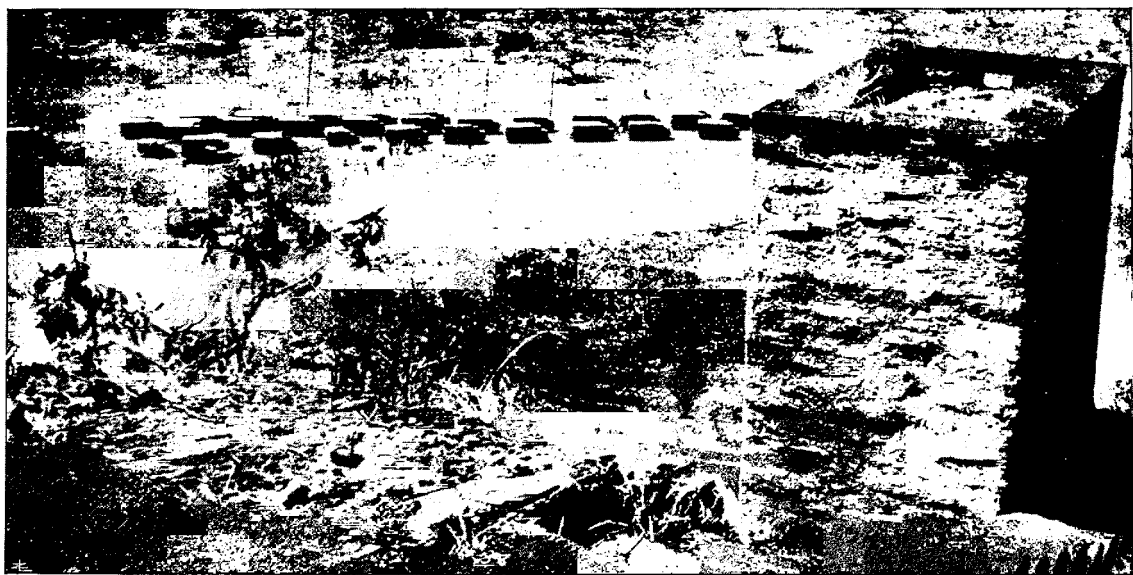
LA REGIONE DEGLI ARUSSI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

ve operazioni. Si pensi che per tali rifornimenti si doveva attingere a Malca Guba (km. 280), a Neghelli (km. 360), quando non fu necessario raggiungere Dolo, a circa 900 km., o addirittura Mogadiscio a 1300!

La sosta in quel di Agheremariam valse a trasformare in breve l'aspetto del villaggio: con i magnifici materiali della vicina foresta di Magado e con abbondante pietrame si poterono erigere belle e comode costruzioni, si crearono vie e piazze, si scavarono pozzi, venne sistemata una cinta di sicurezza e costruito un forte intitolato alla memoria della Medaglia d'Oro Tenente Pietro Lupo, caduto eroicamente alla testa dei suoi ascari il 16 agosto 1936.

La fermata valse anche a saggiare le possibilità agricole della zona con la coltivazione di piccoli campi sperimentali ed orticelli. Ogni reparto ebbe il suo. Una batteria, comandata da un valoroso Capitano, proprietario di terre in Italia ed appassionato agricoltore, istituì dietro la linea dei pezzi un campo sperimentale — poco meno di un ettaro — nel quale furono seminati grano, granoturco, patate, legumi, pomodori, ortaggi, coi semi che il nostro ufficiale, nel suo sparuto bagaglio, aveva portati dall'Italia e conservati per oltre un anno. I prodotti di questo orto, degni delle più belle regioni della nostra Italia, riuscirono superbi, e a distanza di mesi, quando la Divisione aveva proceduto oltre di centinaia di chilometri, ancora le colonne dei rifornimenti portavano al Comando i pingui raccolti dell' azienda agricola della 1ª *batteria obici!*

Col cessare delle piogge, giunsero le giornate che tutti attendevano con impazienza: il 14 ottobre, con magnifiche azioni travolgenti, le nostre colonne oltrepassavano Giabassire e Danise e la colonna

LUNGHISSIMA COLONNA AUTOCARRATA IN MARCIA VERSO ADAMITULLO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

IL MERCATO DI GIMMA, OGGI RISORTO A NUOVA VITA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

«Laghi» riprendeva quella marcia che non aveva conosciuto ostacoli nè difficoltà.

Si raggiunse così la piana di Sammalò, dopo essere stati costretti a scavare per lunghi tratti nella viva roccia un rudimentale passaggio per le macchine.

Il terreno montuoso, la pista imperiale sempre meno praticabile, rendevano ancor più difficile la marcia della colonna; in alcune giornate, malgrado il lavoro snervante degli zappatori, degli artieri, dei soldati tutti, costretti anche a spingere a braccia le macchine, non si riuscì a percorrere neppure una diecina di chilometri.

Il giorno 23 si raggiungeva, dopo penose fatiche, la piana di Domorsò, dove la colonna si riuniva tutta per procedere ai successivi sbalzi.

Frattanto, dal territorio dei Borana si era passati nel Sidama, ed anche le genti di queste nuove regioni si dimostrarono liete del nostro arrivo, come ne fecero fede le buone accoglienze dei Gugi e dei Darasa. Nella piana di Domorsò, circondata da una serie di amene colline coltivate con particolare cura, promessa certa per una nostra efficace colonizzazione, il giorno 25 vi fu una sottomissione di cinquemila indigeni armati di lancia, con oltre 300 capi che, secondo il costume locale, vennero a portare al Governatore, rappresentante del Re Imperatore, omaggi e doni: vitelli, capretti, pollame, uova, caffè.

Le zone montuose del Sidama abbondano di magnifici boschi di pregiate essenze; nelle vallate, nelle piane, quelle popolazioni coltivano con cura, se pure con mezzi primordiali, tabacco, cotone, ortaggi, dura, tef, granoturco. E' abbondante anche il caffè, in alcuni punti spontaneo e raccolto in boschetti all'ombra ed al margine di foreste, in altri coltivato accanto ai tucul. Il caffè del Sidama, dal chicco non molto grande e di ottima qualità, veniva largamente incettato e raccolto in quel di Dilla e di Cicciu da mercanti amara, greci, armeni ed indiani ed inviato con carovane di muletti ad Addis Abeba, donde veniva e viene ancora esportato in notevole quantità.

Tornato il bel tempo, prosciugatisi alquanto i pantani e le fangaie che avevano ostacolato i movimenti delle truppe e dei mezzi meccanici e animali, l'8 novembre la colonna riprendeva la marcia, il 9 venivano occupati Cicciu e Dilla e l'11 si raggiungeva Cavado e quindi la conca di Adiccio, dove esigenze tattiche imposero una sosta di alcuni giorni.

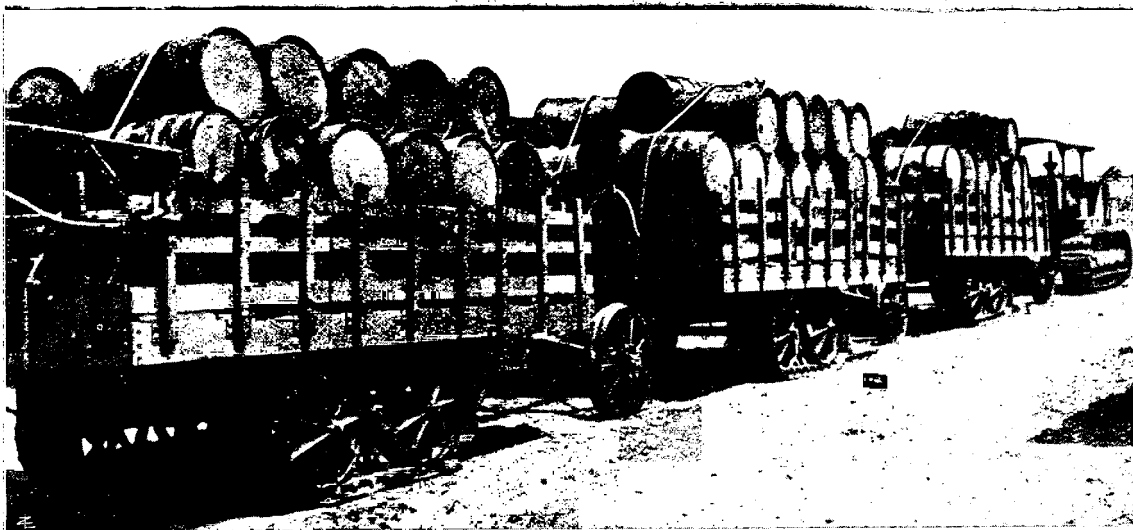
Qui, oltre alle difficoltà del terreno, sempre vario e coperto da vasti boschi e fitta vegetazione, riapparve l'ostacolo dei ribelli che si erano concentrati da vari punti, decisi a fermare la marcia della colonna. Ras

LO STUPENDO BOSCO DI BADDA MAGADO.

Destà, nella tema di vedersi preclusa ogni possibilità di scampo dalla manovra della colonna «Laghi», aveva fatto sgombrare i suoi armati dal bosco di Uadarà e tutti si erano riuniti nella zona di Adiccio.

Ma a Cicciu, Bulei, Dilla, Cavado, quelli che ancora non si erano persuasi della nostra decisione e della nostra forza, fecero ben dure esperienze, non meno dure di quelle fatte a Monte Cocossi, a Monte Hallo e al ponte sul Mirgo. Il 28 novembre la colonna riprendeva compatta la marcia; il nemico era stato travolto.

Nuove difficoltà del terreno, continui attraversamenti di corsi d'acqua, necessità di preparare guadi non sempre facili ed agevoli per la configurazione delle sponde, di costruire ponti dove le rive incassate non consentivano alcuna manovra di passaggio, di rifare tratti di pista perchè quella esistente, erosa e sconvolta dalle acque, si presentava impraticabile anche alle salmerie; tutto questo non valse a ritardare la marcia dei nostri battaglioni, vigilati dall'alba al tramonto con fraterna assistenza dai generosi equipaggi dell'Aviazione, protetti da servizi di sicurezza irradiati in tutte le direzioni per garantire da ogni sorpresa. Nel tardo pomeriggio del 30 veniva raggiunta Uondo, nella conca di Allata. Anche qui la tappa fu brevissima: mentre una colonna secondaria si accingeva a rendere praticabile la pista verso

AUTOCARRI IN... NAVIGAZIONE LUNGO LE PISTE FANGOSE...

(Arch. Fot. T. C. I.)

UN TRENO « CATERPILLAR ». *(Arch. Fot. T. C. I.)*

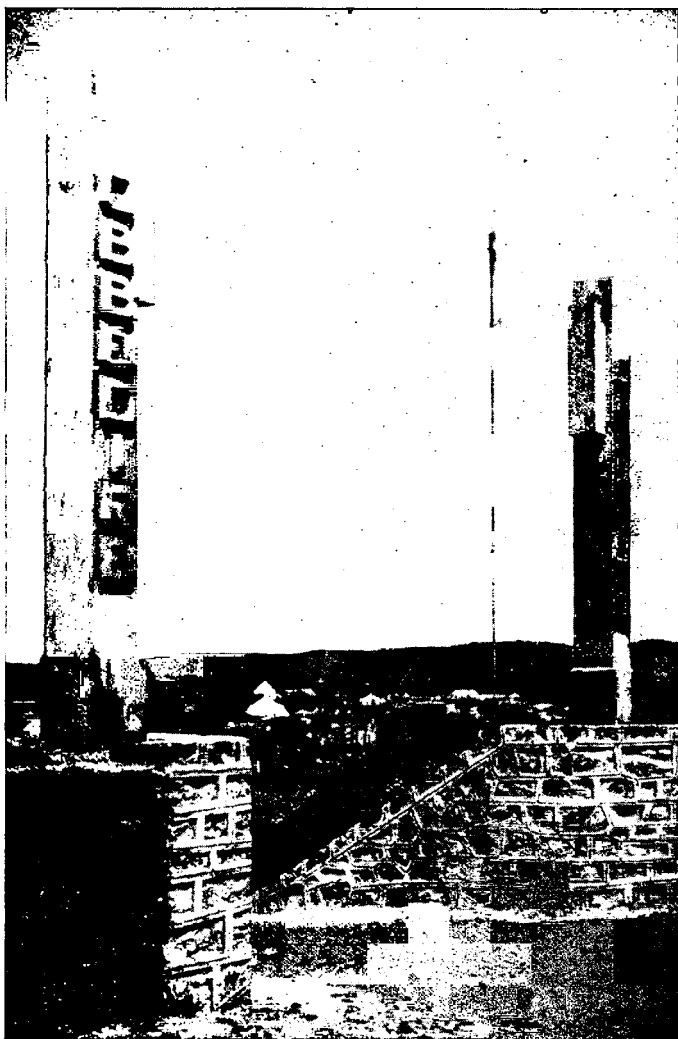
Agheresalam, la principale puntava su Irgalem. Anche in questo tratto si dovettero attraversare torrenti numerosi e costruire ponti, perchè la zona è ricchissima di acque correnti.

Irgalem, la capitale del Sidama, fu occupata la sera del 1° dicembre. Nel pomeriggio due nostri apparecchi, uno pilotato da S. E. Liotta e l'altro da un valoroso capitano che seguiva da mesi le nostre peregrinazioni e vicende, atterrarono in un campo nei pressi del Ghidabo, fiume che scorre ai piedi della collina di Irgalem. Abbracciammo gli equipaggi, e questo saluto espresse la riconoscenza delle truppe della colonna verso i camerati dell'Aviazione prodigatisi fino ai limiti dell'impossibile.

E alle 18, quasi sul declinare delle luci che si oscuravano verso i grandi Laghi intravisti lontani all'orizzonte, la bandiera della Patria saliva sul Ghebì di Ras Destà, dinanzi a S. E. Geloso, ai soldati d'Italia, agli ascari, ai dubat.

Il primo ciclo operativo della Divisione « Laghi » si era brillantemente compiuto: l'11 dicembre una nostra colonna occupava Agheresalam ed il 14 successivo si riuniva a Bore con l'altra colonna del Generale Navarini, che, mossa da Neghelli il 10 novembre, per Uadara, Adola, Irbamoda, costruendo completamente *ex-novo* una strada di 250 km., si era diretta ad Agheresalam.

Anche il Sidama era stato attra-

L'INGRESSO DEL FORTINO DI AGHEREMARIAM. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

... MOLTO FIORENTI GLI ALLEVAMENTI DEL BESTIAME, IN MAGGIORANZA BOVINO.. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

versato per intero ed era apparso una regione magnifica, ricca di risorse naturali di ogni sorta, favorita da un clima perfettamente adatto a buone condizioni di vita dei nazionali, con possibilità di sviluppare ogni sorta di attività e di dare incremento a tutte le forme di colonizzazione. Vi regna una eterna primavera, come nelle più belle regioni del mezzogiorno d'Italia, ed anche nelle ore più calde e col sole più cocente l'aria è sempre mossa da una leggera e piacevole ventilazione, da cui si ha un delizioso refrigerio specialmente verso sera.

Vegetazione rigogliosa, che beneficia del clima temperato e della ricchezza delle acque; magnifici boschi che ombreggiano bellissime piante di caffè isolate o riunite a gruppetti e distribuite dovunque, sempre cariche di verde e di bacche, le quali, maturando, diventano rosse e poi nere. Nelle vallate, per ogni dove, numerosi appezzamenti coltivati a granoturco, dura, tef, orzo, grano, ortaglie, e floridi armenti; ruscelli ricchi di ottime acque, e greto sassoso con amene sponde fiorite di verde; acque che scaturiscono da strati rocciosi, pure, limpide e leggere. In alcuni tratti della pista che corre tra Dilla, Uondo, Irgalem, Lacu si ha l'impressione di trovarsi in un magnifico parco con alberi secolari e verdi scenari di superba grandiosità e ricchezza.

Le abitazioni dei Sidama, per quanto sempre capanne, meglio fatte e costruite di quelle dei Borana, dànno la sensazione di un maggior benessere, di un certo conforto. Nelle zone, molto frequenti in questa regione, dove esistono boschi di bambù — che si sviluppano in modo portentoso raggiungendo diametri dai 10 ai 15 centimetri alla radice ed altezze sui 20 metri — questo materiale viene largamente impiegato nelle costruzioni, per fare dei divisori delle proprietà e per infiniti altri usi (stuoie, recinti, cesti). Lungo la pista da Uondo ad Agheremariam il villaggio di Garbiccio è costruito per intero in canna intrecciata, e le capanne, tutte intessute di canna ridotta a strisce, sembrano graziosi cestini di vimini, che al sole hanno riflessi argentei. La forma di tali costruzioni non manca di eleganza ed alcune hanno persino dei tetti a pagoda intessuti così strettamente ed a pendenza così marcata che l'acqua non può attraversarli.

Solo sorvolando in aereo il Sidama si ha una sensazione più esatta della ricchezza di questa regione, della densità della popolazione, del numero e della accuratezza delle colture; lo sguardo può abbracciare imponenti distese di territorio, e per chi arrivi da Neghelli, diretto al campo d'aviazione di Irgalem, questa bellissima terra rivela tutto il rigoglio delle sue fertili ed amene vallate, dalle tinte più verdi e digradanti verso l'azzurro dei

E' ABBONDANTE ANCHE IL CAFFE', COLTIVATO PERSINO ACCANTO AI TUCUL... *(Arch. Fot. T. C. I.)*

laghi, degno orizzonte per incorniciare tanta bellezza di natura.

Ras Destà, intanto, riuscito a sfuggire alla morsa della Divisione «Laghi», aveva cercato rifugio con parecchi capi e non molti fedeli nella zona di Chevena e Arbagoma, sui confini del Sidama con la regione degli Arussi.

Da questa regione, densa di villaggi, cosparsa di tucul, provvista di naturali risorse, l'astuto Ras pensò anche di inscenare trattative per la sua sottomissione, le quali però non miravano ad altro che a guadagnar tempo e che, protrattesi per alcuni giorni, non persuasero alcuno; cosicchè il Maresciallo Graziani — che nei primi di gennaio si

UN MAGNIFICO PARCO, CON ALBERI SECOLARI... *(Arch. Fot. T. C. I.)*

SUPERBI BOSCHI DI SPETTACOLOSE CANNE DI BAMBU'... *(Arch. Fot. T. C. I.)*

era trasferito nella capitale del Sidama — rotti gli indugi, dava ordine alle truppe italiane di riprendere la marcia per la conquista di tutti i territori, anche i più lontani.

Il piano di S. E. Graziani, basato su una grandiosa contemporaneità di movimenti, organizzati e studiati con una visione d'insieme della quale non sfuggirà ad alcuno l'imponenza, mirava a portare al più presto la nostra bandiera nelle più remote zone, sino ai lontani confini, come affermazione sicura di possesso.

Il 22 novembre muoveva da Addis Abeba la colonna Tucci destinata a raggiungere il Sidama percorrendo la pista dei laghi, e scendendo verso il Sud. Toccata Bole, traversava il torrente Maceh, lasciava alla sua sinistra il lago Zuai e per le pendici di Monte Abarò, i primi del dicembre raggiungeva la zona delle concessioni tedesche e belghe per la coltivazione del caffè, site al confine fra la regione degli Arussi e il Sidama.

Il 4 dicembre, nella piana di Adela — consacrata dal sacrificio dei Tenenti Cesari e De Vito, i quali, costretti ad atterrare il 18 novembre con un apparecchio da ricognizione, erano stati uccisi dopo un'eroica resistenza — la colonna Grimaldi, costituita da elementi della Divisione «Laghi» e mossa da Irgalem, incontrava la colonna Tucci. Una nuova linea di tappa sull'incerta pista dei laghi era così assicurata da presidî che vennero costituiti anche sul nuovo itinerario (370 km.) Irgalem - Sciasciamanna-Moggio-Addis Abeba, itinerario che metteva finalmente la colonna del Gen. Geloso in condizioni di poter ricevere rifornimenti anche a mezzo della linea ferroviaria.

Intanto numerose colonne mosse da Addis Abeba percorrevano l'ovest etiopico in tutte le direzioni. Il 15 novembre veniva occupata Lechemti, già consacrata dalla spedizione Calderini-Magliocco-Locatelli; il 17 Iubdo e la zona delle concessioni platinifere; il 18 Gimma, ora capitale del Governo dei Galla e Sidama, e il 26 finalmente Gore.

Bonga, capitale del Caffa, venne occupata il 13 dicembre dal compianto e valoroso Generale Malta, e il 15, sul fiume Gogeb, fu catturato Ras Immerù. Sempre nel dicembre i nostri raggiunsero Gambela sul Baro, Dembidollo, Scioghali sul Nilo Azzurro ed Afedu sui confini del Sudan.

Ma ancora nel Sidama, al confine con i territori degli Arussi, si doveva liquidare la partita con Ras Destà ed i suoi accoliti, nucleo compatto che costituiva l'ultimo tenace esponente della ribellione etiopica.

Anche questa manovra venne diretta con geniale visione dal Vicerè Graziani, che fece convergere nelle selvagge regioni dei Monti Ghedeb e Cundu (altitudine sui 3000 metri) le Divisioni «Libia» e «Laghi». Nel 1° anniversario della battaglia di Neghelli, le magnifiche Divisioni dei Generali Nasi e Geloso colsero nella zona di Chevenna-Arbagoma altri folgoranti successi contro Ras Destà, del quale, con questa serie di operazioni, veniva segnata la inesorabile fine. Tutte le vie di scampo gli sono tagliate ed i reparti tutti — nazionali, ascari, eritrei, somali, dubat — sono lanciati in una caccia senza quartiere, durata circa un mese. Ras Destà e Gabrè Mariam avevano ripreso un po' di lena dall'appor-

to di altri elementi ribelli venuti dal lontano Bale, al seguito di Beiene Merid; ma erano gli ultimi sprazzi del fuoco della ribellione. Il Degiac Gabrè Mariam, fiero ladrone quanto temerario soldato, e Beiene Merid, astuto mercante, cadevano nella zona di Goggetti il 19 febbraio 1937; il 24 finalmente era la volta di Ras Destà a Buttaggerà.

Ancora nel gennaio un'altra colonna, dopo aver rastrellato una larga zona ad ovest dei laghi, occupava Soddu il 25, ed i ricchi territori del fertile Uollamo, mentre il Degiac Maconnen, ridotto a mal partito, veniva ormai ad offrire, a Uondo, la sua resa a discrezione.

L'intero Uollamo è in nostro possesso; da Soddu muovono altre colonne ed il Colonnello Zambon l'11 febbraio occupa Hosseina. Anche il Gambatta è da noi controllato e da queste regioni sui guadi dell'Omo, riconsacrato alla gloria di Bottego, si muovono reparti che rastrellano il Gimma ed il Gambatta.

Il 13 febbraio S. E. Geloso, il suo comando ed il Governo partono dal campo d'aviazione di Irgalem, uno dei più belli e vasti aeroporti dell'Impero: Gimma, capitale, viene raggiunta in volo, e quello stesso giorno vede salire sui pennoni della sede del Governo, per la prima volta, accanto alla bandiera d'Italia, quella bianca del Governatore, con lo stemma sabaudo. Tutte le operazioni che dovevano essere condotte a compimento ad Est dei laghi erano state rapidamente completate.

Nei primi d'aprile i Dubat del Colonnello Montanari muovono da Agheremariam: il 13 è occupata Burgi, dove la tomba del Principe Ruspoli, sconvolta dalla barbarie amara, è ricomposta dai reparti della Divisione «Laghi»; il 29 è raggiunta Gardulla, e così l'intero Conso, altra fertile ed industre regione, è da noi controllato. Da Bonga muove la colonna Regazzi, rastrella ancora il Caffa, passa nel Ghimirra, ed il 12 marzo anche la lontana Magi, protesa verso i confini del Sudan, terra favolosa di caccia grossa, ricca di risorse minerarie, è in nostre mani. Siamo a maggio ed anche nel Giangerò, nel Limmu, nel Cullo, nel Baco, nel Gamò arrivano le nostre colonne, che portano dovunque, per i più aspri sentieri, nei più inospiti villaggi, percorrendo itinerari mai seguiti da Europei, l'affermazione del nostro possesso.

Spirano subito nuove aure e rifiorisce nuova vita per intere popolazioni che non avevano conosciuto che soprusi ed angherie. Così, in meno di un anno, gli sconfinati territori del Galla e Sidama sono stati conquistati ed occupati.

Dovunque fervono ora le opere della pace con lo stesso ritmo che ebbero le operazioni di guerra. Si aprono strade, si costruiscono ponti, si preparano guadi, si migliorano piste, si disciplinano i corsi d'acqua, si scavano pozzi, si incanalano sorgenti, si costruiscono villaggi e paesi, si dà l'impronta della nostra civiltà a tutti i centri dove è un presidio, un comando, un ufficio che rappresenti l'Italia. Soldati ed operai lavorano insieme, sempre con uguale lena; e nel giro di pochi mesi si è riusciti ad insegnare anche agli indigeni a maneggiare pala, gravina e gli arnesi più semplici; i braccianti, tratti anche dalle popolazioni da poco sottomesse, per la prima volta pagati in moneta sonante della loro sudata fatica, vanno diventando bravi e capaci lavoratori, come i nostri ascari.

Gli agricoltori indigeni hanno già conosciuto i nostri aratri

SOLDATI E CAMICIE NERE INIZIANO I LAVORI AGRICOLI USANDO ARATRI GIUNTI DALL'ITALIA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

VERDI SCENARÎ DI UNA SUPERBA GRANDIOSITA' E RICCHEZZA... *(Arch. Fot. T. C. I.)*

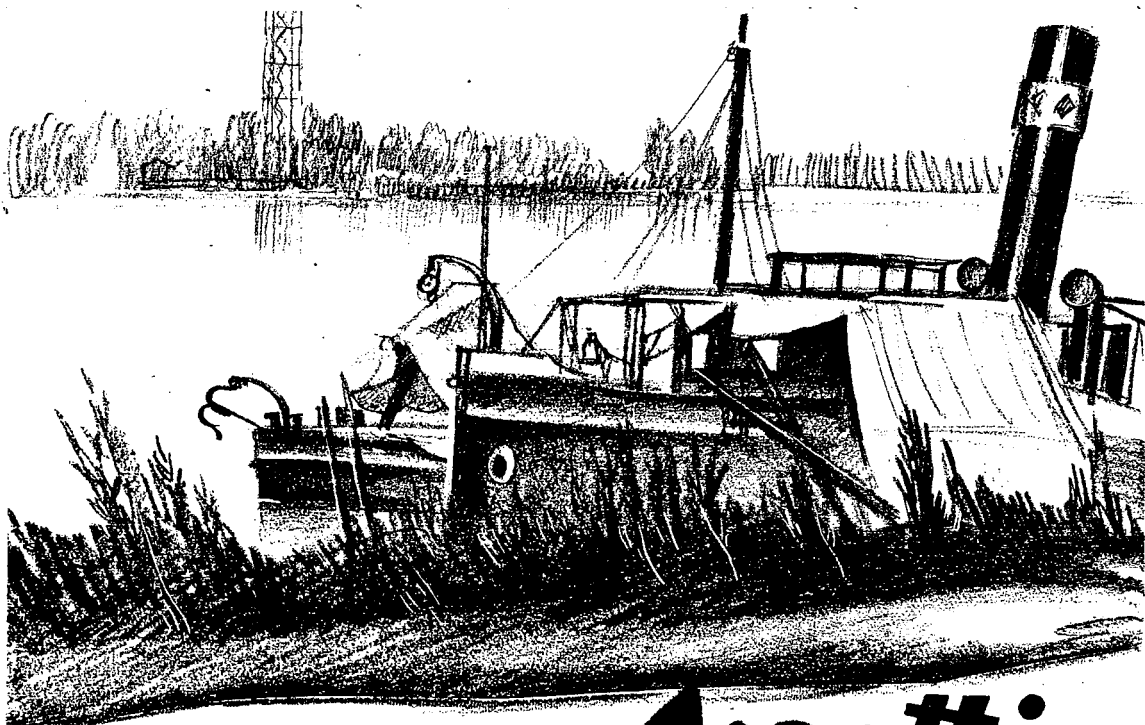
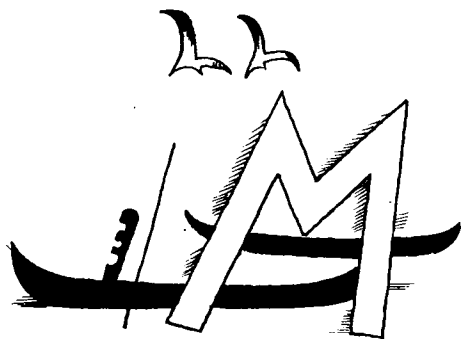
che, al posto del piccolo vomere di legno, aprono ora col loro potente sprone profondi solchi in magnifiche terre cui il nostro soldato, anima di contadino, spirito sano di colonizzatore, guarda con ammirata commozione.

Le strade, le piste, i sentieri son diventati sicuri e sono percorsi in tutti i sensi da colonne di macchine, da singole vetture, da grandi e piccole carovane, da viandanti isolati.

I mercati che languivano, i traffici malsicuri, i commerci, tutto risorge e rifiorisce a nuova vita: ogni indigeno si sente tranquillo e protetto, confida nel proprio lavoro, sa che il benessere che è riuscito a procurarsi non gli verrà carpito nè tolto, e guarda con rispetto e riconoscenza alla nostra grande opera.

Chi un giorno percorrerà le strade del Galla-Sidama troverà, lungo le piste, modesti cippi romani, opere semplici e rozze dei nostri soldati, che v'incidevano un nome e una data, a rappresentare le pietre miliari della gloriosa avanzata.

E chi s'accingerà a tracciare la storia dell'impresa africana farà posto alle glorie della Divisione « Laghi » e delle altre colonne che hanno conquistato il Galla-Sidama. Ma la storia non dirà forse la somma di energie, gli entusiasmi, i prodigi di valore compiuti dai singoli e dai reparti, la continuità dello sforzo, le ansie, le fatiche e i sacrifizi che sono stati il prezzo della conquista. Rimarrà però nel profondo degli animi nostri, riconoscente ed immutato, il ricordo dei prodigi di cui è stata capace la nostra gente sobria, forte, resistente a tutti i disagi ed a tutte le fatiche, pura espressione di una razza ancora sana, vigorosa e temprata ad ogni ardimento; rimarrà il ricordo dei magnifici e superbi soldati di tutte le armi, diventati veterani d'Africa, dei bravi e valorosi ascari eritrei e somali, esempio luminoso di fedeltà e di valore, dei generosi infaticabili dubat, capaci di tutti gli slanci. Ricordi sacri che accomunano nella riconoscenza della Patria quanti hanno offerto con dedizione infinita la mente, il braccio e spesso la vita per un'impresa senza precedenti nella storia.

A. DEGLI UBERTI

Aspetti vecchi e nuovi del Po

Mutiamo noi o mutano le cose? Questo è il problema, direbbe Amleto. Certo, se è vero che noi, con gli anni, mutiamo viso sembiante gusti, è verissimo che tutto cambia quaggiù, tutto si trasforma. Nei beati giorni dell'infanzia e della prima giovinezza passati accanto al Po, il fiume mi pareva immutabile, e dopo le assenze brevi lo ritrovavo tale e quale: sembrava, invece, fossi cambiato io.

Oggi, i colloqui col fiume sono più spaziati nel tempo: pochi e brevi. A prima vista tutto mi sembra uguale, in quella dolce e solenne terra della bassa Lombardia dove sono nato. Ecco il fiume, nella sua vigorosa pienezza, passare compatto, sicuro della sua forza, calmo e quasi senza voce. A monte scende da un breve spazio tra cielo e boschi, tra due punte lontane che sembrano unirsi in una linea sola: a valle, la grande sfera d'acqua si allarga per poco e si chiude ancora, limitata da esili strisce di sabbie biancastre, di barene, di pioppaie che si consumano in fondo all'orizzonte. Tutto a giravolte e a curve sinuose, il grande fiume non si offre che raramente nella sua completa maestà. Nello scarno e primitivo paesaggio, tra rive schiette di boschi, tra argini alti, appare come la stessa forza delle cose primigenie.

Invece non è così. Anche l'occhio se ne avvede. Il fiume Padre, il grande fiume italico che porta i dolci flutti all'Adriatico, dopo aver percorso la grande valle frumentaria, granaio dell'Italia, non ha più l'aspetto d'una volta. Gli uomini l'hanno mutato, gli stessi uomini i quali, cresciuti sulle sue rive, ressero, nella preistoria, la furia delle fiumane devastatrici costruendo dighe, conquistando avaramente la terra; gli stessi uomini che poi lo imbrigliarono coi possenti argini alti e solitari sulla pianura, sui quali passano, con tinnir di sonagli e schioccar di fruste, carretti sonori tirati dai pigri buoi dalle lunate corna — a diffondere odor di fieno appena

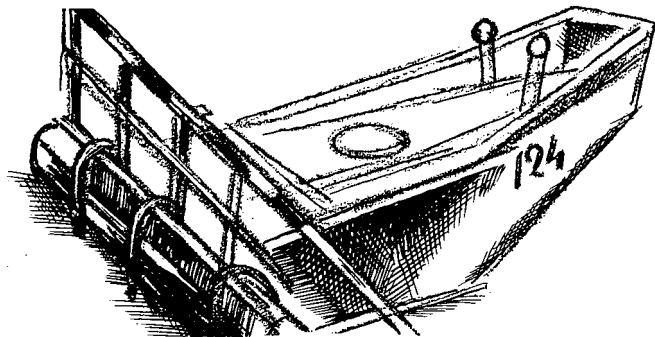
... ORA I PONTI TAGLIANO, CON LA LORO LINEA BIANCASTRA, LE ACQUE E UNISCONO LE RIVE CHE IL GRANDE FIUME DIVIDE...

falciato — o guizzan rapide le automobili. Non vi sono più soltanto i campanili, sorgenti — sembra — sopra i boschi, a rompere la linea angusta dell'orizzonte; alte torri d'acciaio a traliccio, dietro le quali l'azzurro appare più azzurro, tesson reti di fili che si perdono a vista d'occhio, dopo aver cavalcato le sponde; dritti camini rossi, fumanti, che nei tramonti sembrano candelabri d'oro; chiaviche possenti dai frontoni maestosi come facciate di templi; ponti in ferro, in muratura, in chiatte, gettate, dighe, « porti », raccordi ferroviari e, nei porti, vaporini dalle guance rosso-dipinte come le navi dei Fenici, e barche di ferro e cassoni... Anche le sponde sembrano, e sono, meno frastagliate, più regolari. Dischi bianchi e rossi, quadrati rossi e bianchi, losanghe, segni cabalistici... e fili, fili telefonici, fili telegrafici, fili elettrici... fili, fili.

Oh, non è più solo il Po, il vecchio Po regale,

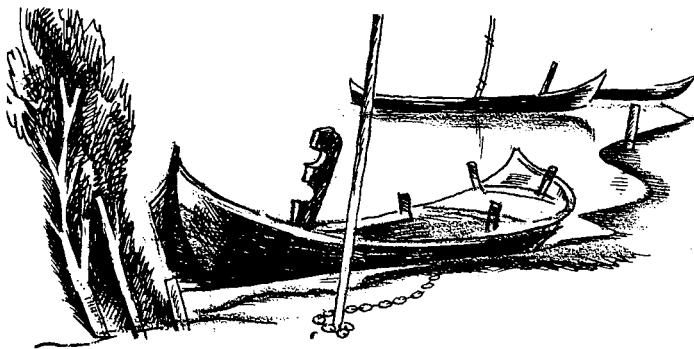
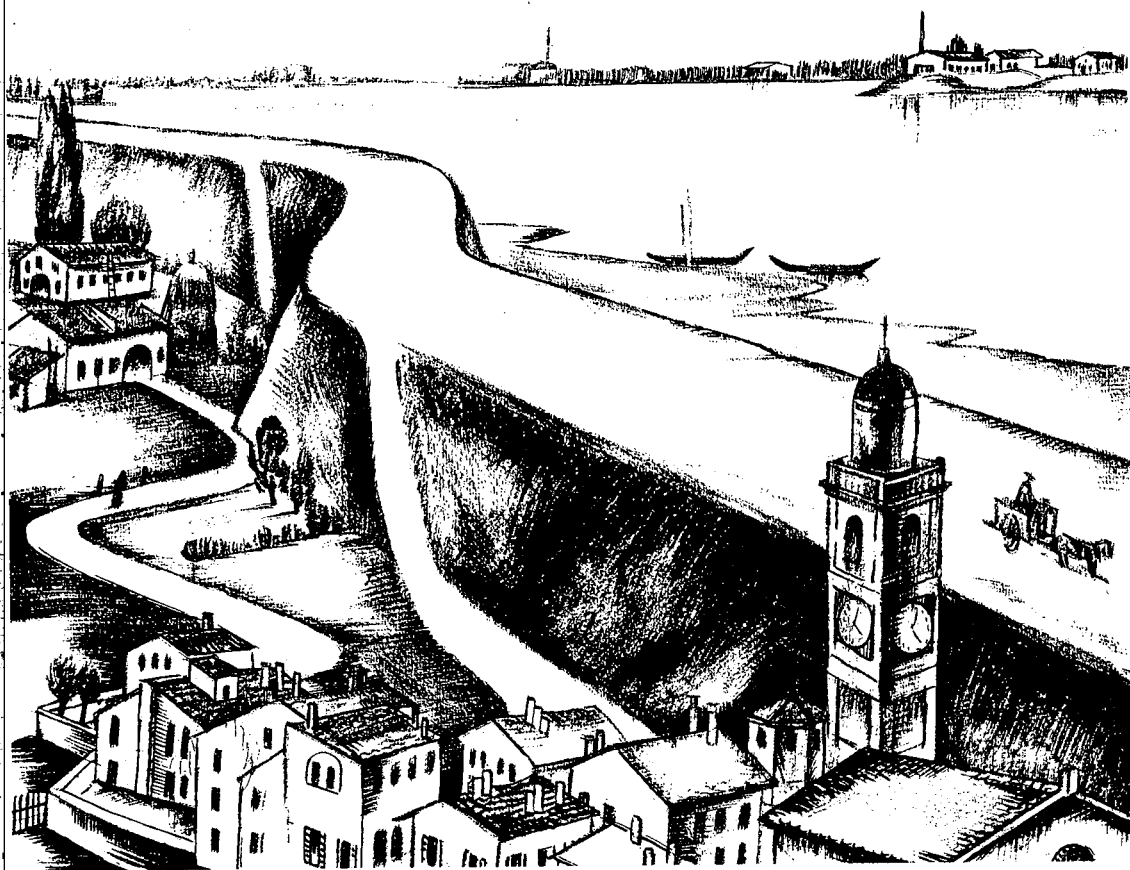
fluviarum rex Eridanus!

Il fiume non è più solo, i boschi non sono più selvaggi come vergini foreste, i silenzi estatici d'un tempo non imperano più, fugati dalla civiltà e dalle irrompenti necessità della vita.

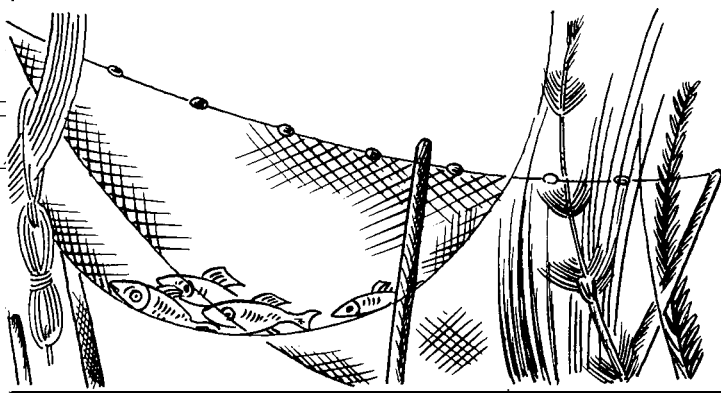
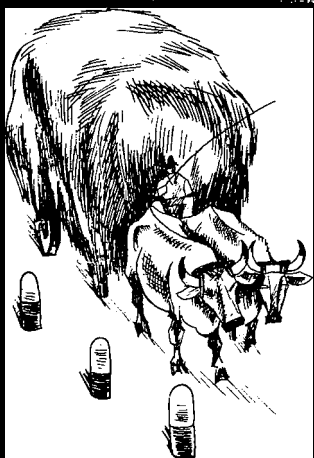
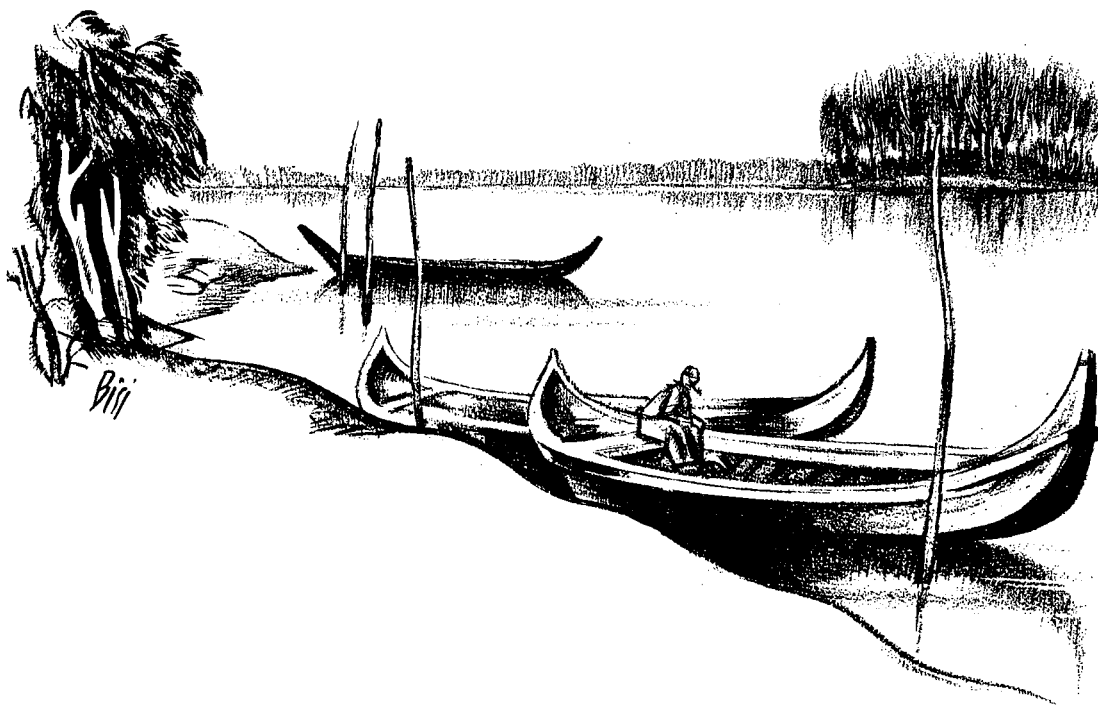
Il paesaggio d'una volta aveva una suggestione primitiva, quasi sacra. Sono scomparse da anni — e restano nel ricordo della nostra giovinezza — le *molinasse* natanti che macinavano grano notte e dì. Due chiatte scure, tra le quali girava l'enorme ruota nera dalle pale grondanti liquidi covoni di argento: sulle chiatte i casotti di legno, neri anch'essi, dal tetto coperto di canne, sembravano capanne preistoriche di palafitticoli. Sotto la luna, il paesaggio padano vicino ad una *molinassa* acquistava un aspetto tragico. L'enorme massa nera si profilava funerea, quasi, sul cielo, mentre sotto le

ECCO IL **FIUME, NELLA SUA VIGOROSA PIENEZZA, PASSARE COMPATTO, SICURO DELLA SUA FORZA, CALMO E QUASI SENZA VOCE.**

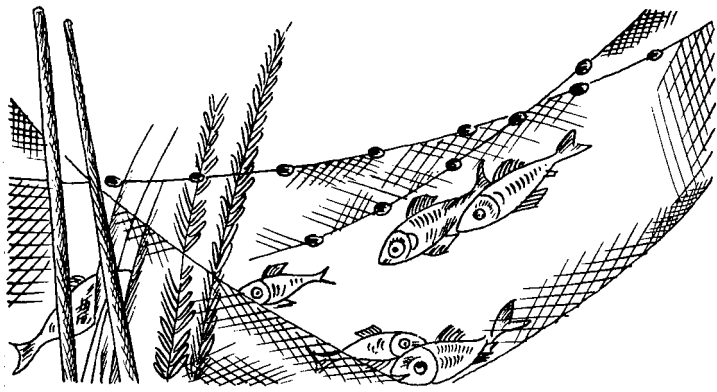
pale cigolanti la luna traeva barbagli e scintillii. E nella notte, sul rumore isocrono lamentevole delle ruote s'udiva, a intervalli, il batter festoso del *ferro* sulla mola, segno al mugnaio che la tramoggia era vuota. Tutto sembrava incanto, favola, nel silenzio incombente. Dove sono le romantiche *molinasse* della nostra infanzia? (Di giorno, romantiche lo erano meno: vi si celebrava talvolta la *gnoccata,* chè i mugnai eran famosi per impastare i gnocchi, offerti, nuotanti nel burro e odorosi di parmigiano, in terrine fumanti). Scomparse perchè, ancorate lungo il filo della corrente, intralciavano la navigazione dei battelli a vapore, forieri d'un'altra epoca.

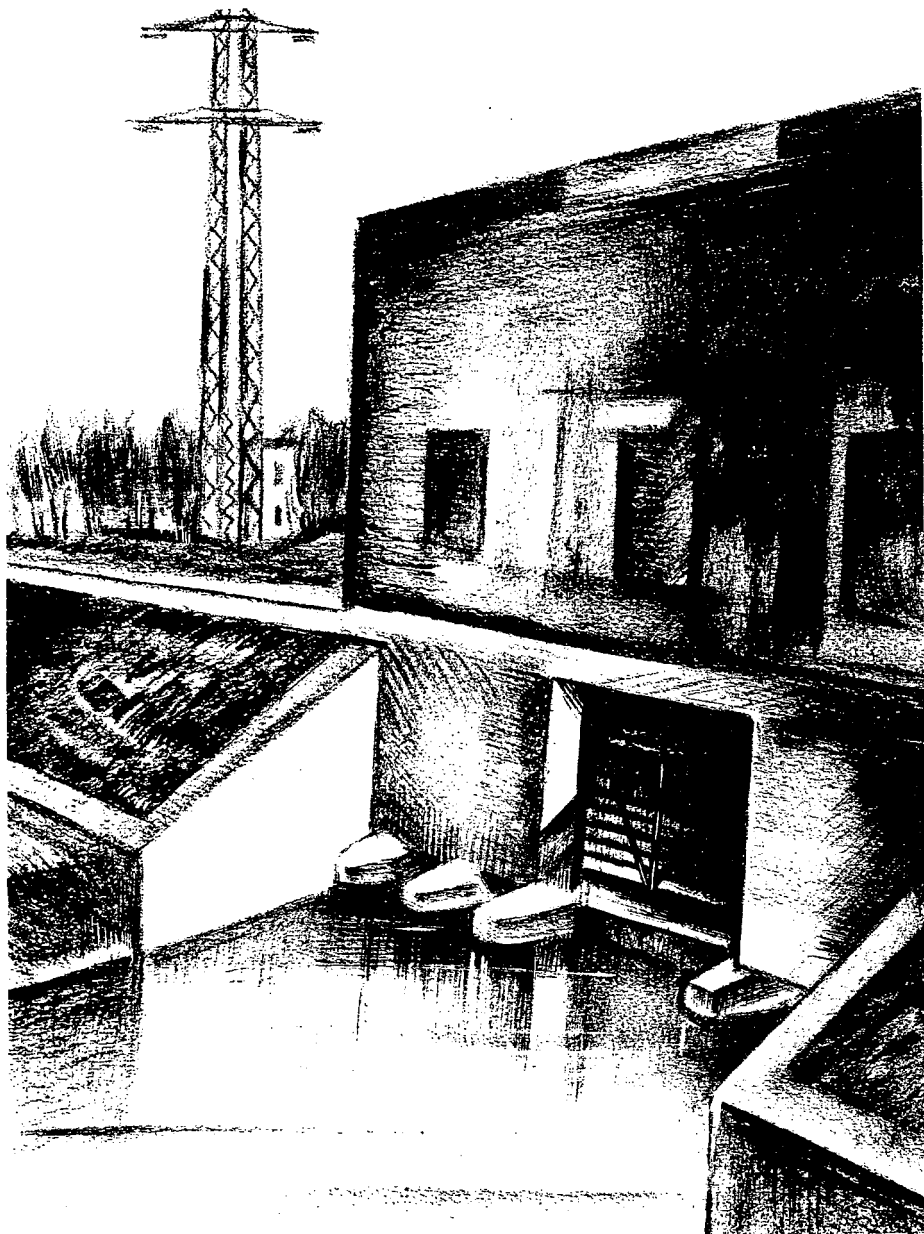
Della folla di macchiette, di gente che viveva sul Po e del Po, sono rimasti i pescatori, i *ranér*, i boscaioli, i guardacaccia, i cacciatori, gente lesta di gamba, indurata alle intemperie, cotta dal sole; sono rimasti i cavatori di sabbia, gli scaricatori di ghiaia. Ma per qualche personaggio nuovo — gli impagliatori di *buzzoni,* gli sterratori che fabbricano i *pennelli,* i pontieri — quanti ne sono scomparsi? Oltre al mugnaio infarinato come un pesce in padella, oltre ai *paroni* che portavano sulla testa la *tachìa* — vecchio berretto di feltro a punta, arieggiante l'antico *pètaso* dei marinai — sono scomparse altre figure caratteristiche del fiume, lasciando un nostalgico ricordo in chi le conobbe.

I *commissionari,* che andavano nelle cittadine dell'oltre Po a far spesa per conto di terzi: conosciuti sui mercati come gente di casa, tornavano la sera nei paeselli, con la carriola carica di « commissioni » e gettando un grido caratteristico facevano apparire sulle porte di casa le donne; i raccoglitori di *marsòn,* relitto di legna marcita che scendeva alla deriva sul fiume; i rac-

... LO IMBRIGLIARONO COI POSSENTI ARGINI, ALTI E SOLITARI SULLA PIANURA, SUI QUALI PASSANO CARRETTI SONORI...

coglitori di giunchi, di vimini pei canestrai, i fabbricanti di anitre da giuoco (ora le vendono più belle in città); i raccoglitori d'erbe, di semplici, di legna, di *trogne* o patate dolci. Vecchie figure che si collegano ai tempi lontani e hanno forse come antenati i contrabbandieri di sale sotto i cessati governi, quando il Po era confine tra Stati diversi e talora nemici.

Pescatori. Figure pittoresche dell'infanzia lontana, macchiette indimenticabili e facete, che rispondono a soprannomi curiosi: Rana, Tenclén (piccola tinca), Uslina, Motta; dalle storie quasi leggendarie, dalle imprese memorabili. Che vita! Da ragazzo non avrei mai sospettato che la pesca fosse anche un diporto, un modo per passare il tempo: mentre mi pareva aureolata, se non di eroi-

... I SILENZI ESTATICI D'UN TEMPO NON IMPERANO PIU', FUGATI DALLA CIVILTA' E DALLE IRROMPENTI NECESSITA' DELLA VITA.

smo, certo di fatica e, talora, di rischio. Oggi, la pesca è — giustamente — regolata da leggi precise, da divieti. Non so se allora vi fossero costrizioni o regolamenti, ma i pescatori mi parevano esseri quasi sovrumani, fuori legge, dalla vita eroica degna di tutte le avventure, parenti strettissimi, se non erano essi stessi, dei cacciatori di frodo. Di questa gente ho ricordi precisi, perchè si può dire che la mia infanzia sia trascorsa in quel loro mondo. Bisogna sapere che io abitavo nella parte vecchia del paese, dove, a due passi dall'argine, stanno le casette dei pescatori, dei cacciatori, dei boscaiuoli e dei barcaiuoli — i mestieri son diversi, le persone sempre quelle — tutta gente che vive direttamente o indirettamente del fiume. I tuguri stretti e disuguali s'affacciano col pian terreno al pendio della strada e pare la salgano fa-

LE DRAGHE, FUMANTI, [illegible] INFATICABILI LA SABBIA DEL FIUME E SONO ANCH'ESSE BIANCHE O ROSSE, COME I VAPORI...

LE CHIAVICHE, LE CENTRALI, LE PRESE D'ACQUA CREATE DALLE BONIFICHE SERVONO PER IMMETTERE LA LINFA VITALE DEL FIUME...

ticosamente: dietro hanno tutti un basso cortiletto fangoso, che sa di pesce, di vimini impregnati di umidità, sul quale sboccano irte scalette consunte dagli anni e dai passi, che sembrano fatte per rompersi il collo. I muri sono tappezzati di reti, di tramagli, di bilancini, di bertovelli. Negli stretti anditi oscuri, zucche piene di polvere, fucili, spingarde per la caccia alle anitre e, alla rinfusa, cumuli di nasse, fasci di fiòcine e di raffi, fòrcole per barbotte.

Quella era la base d'operazione, dalla quale partivano, tutte le mattine che Dio mandava in terra, piovesse o no, i pescatori per le loro imprese. Stando a letto, poichè avevo il sonno leggero, io li seguivo con la fantasia, mentre, tra il lusco e il brusco, cominciavano la faticosa giornata. Benchè il paese fosse sulla riva del Po, a un trar di sasso dall'acqua, i pescatori, e non sapevo immaginare il perchè, non pescavano lì vicino. Mi sembrava invece dovesse essere un mestiere comodo quello: il fiume a due passi, pronto; non c'era, io pensavo, che da tirar le reti, ed esse sarebbero emerse dalle acque piene di guizzanti pesciolini d'argento. Ben diversa la realtà. Facevano chilometri e chilometri di remate, si tuffavano nelle *lanche* o acque morte, vicino al fiume, in certi canali; attraversavano sabbie, boschi, e tornavano a casa affamati, stanchi, impillaccherati, spedati, coi calzoni rimboccati oltre il ginocchio, ma con lo *sbragagn* (una custodia

pel pesce fatta di vimini contesti a forma di mezzaluna) pieno di bottino. Se andava bene erano felici..., se andava male non se la prendevano molto, tutt'al più qualche pittoresco móccolo, ma solo per abitudine, ché, in sostanza, erano sereni. Essi subivano, senza saperlo, la bellezza di quella vita vissuta all'aria aperta, sul grande fiume amato fin dai loro primi anni.

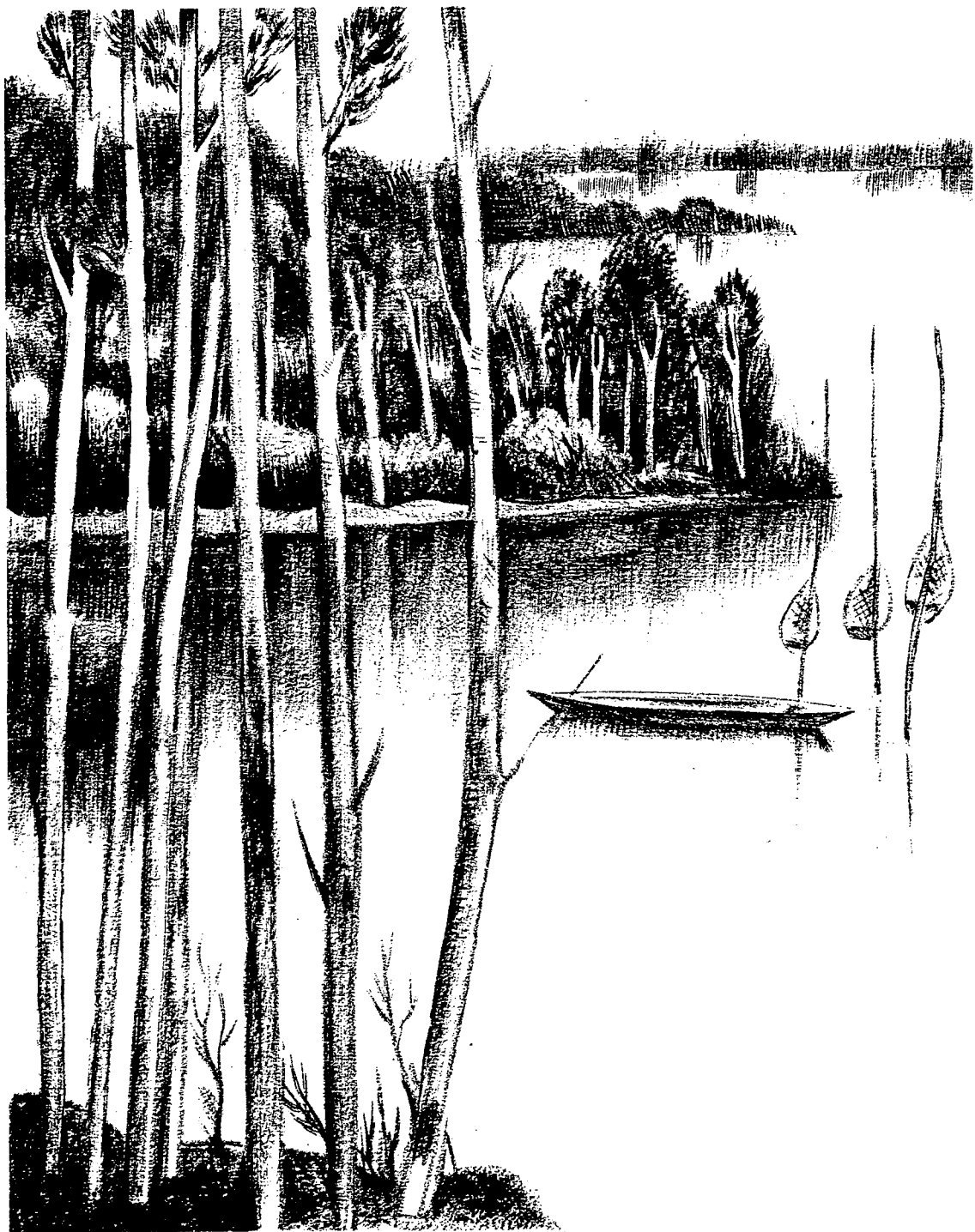
Infatti, per questa gente, il Po è tutto. Ragazzi, vi si tuffano spensierati, guardano estatici i *barbotén* da caccia coperti di cespugli, dai quali spunta la lunga canna della spingarda; giovinetti, indurano i muscoli ai remi, acuiscono l'orecchio e l'occhio alle distanze nei boschi o sul fiume, imparano dagli anziani a scrutare il cielo, il vento e l'acqua, quando e dove è più pescosa; si abituano alla lunga pazienza delle « poste », alla fame, al freddo, al sole ed alla pioggia. Sono alti e bronzei, sobrii e miti. Così campeggiano nei miei ricordi e così li rivedo, anche oggi, quando torno laggiù. Qualcuno dei miei grandi amici d'allora è vecchio e, da filosofo, pesca alla canna seduto sulla riva, tirando lunghe buffate dalla sua chioggiota annerita. Dice che il pesce sembra più scaltro e più avveduto. Diamine, ha imparato anche lui... a stare al mondo!

Più nota fra tutte era la figura del *portinér* o traghettatore. Allora i ponti erano assai scarsi e si attraversava il fiume in barca. Il *porto*, dalla sede leggermente vagante, era il luogo di convegno per l'imbarco e l'approdo. Per le *passate* non c'era orario e chi arrivava non aveva che a sedersi sulla riva e facendo imbuto con le mani intorno alla bocca chiamare il *portinér*. Se il traghettatore era di là, bisognava aspettare che ripassasse; se non si trovava ancora del tutto in mezzo al fiume, poteva darsi tornasse indietro per voi, ma la traversata era una spedizione che aveva di certo quasi sempre l'arrivo, e d'incertissimo l'ora e il tempo. Se poi cadevano i nebbioni, spessi come cortine, densi, che annullavano tutto, sponde paesi barche, chi mai s'arrischiava in quell'infinito? Ora i ponti tagliano, con la loro linea biancastra, le acque e uniscono le rive che il fiume divide. Quelli in chiatte sono dolci archi, con la corda a valle e la curva a monte: sonori, elastici, leggeri, consentono anche essi alla linea del paesaggio, col quale si confondono. Sono d'ingombro alla navigazione indubbiamente, ma quando arriva un vapore o una draga — e un rauco fischio chiede il passaggio — essi s'aprono facilmente, e una campata mobile, con breve manovra di cavi metallici, gira come su una cerniera. Qualche minuto, e poi il ponte si rinchiude, tra l'impazienza di coloro che attendono, sull'orlo del *taglio*, di passare all'altra sponda.

SONO SCOMPARSE DA ANNI LE « MOLINASSE » NATANTI CHE MACINAVANO GRANO

NOTTE E DÌ: DUE CHIATTE SCURE, TRA LE QUALI GIRAVA L'ENORME RUOTA NERA DALLE PALE GRONDANTI LIQUIDI COVONI DI ARGENTO...

I silenzî del Po. Chi non li ha assaporati nelle ore assolate del mezzodì, quando il sole strapiomba e il bosco sembra un immenso organo liturgico; chi non se ne è commosso nelle albe serene e fresche e pure, come nel tempo dei tempi, nelle notti placide e fonde, non sa che cosa sia il silenzio, pervaso d'una grandezza estatica oltreumana. Allora, qualche rara fucilata interrompeva il silenzio, o l'eco d'una frana lontana, una *rünada,* dove l'acqua del Po, corrodendo la sponda, ingoiava la terra; o lo laceravano grida d'uccelli, richiami di barcaioli. Chi avrebbe detto che un giorno sarebbero venuti a violarlo i fischi acuti e lamentosi delle sirene dei battelli a vapore, e poi le draghe strepitose, e i motoscafi scoppiettanti, e il rombo dei motori degli areoplani?

L'azzurro calmo e nitido del cielo padano ora è turbato dai pennacchi di fu-

...RIMANGONO PERÒ LE PIOPPAIE SNELLE, LE BOSCHINE DI TREMULE SOTTILI, DAL FUSTO ARGENTEO COME QUELLO DELLE BETULLE...

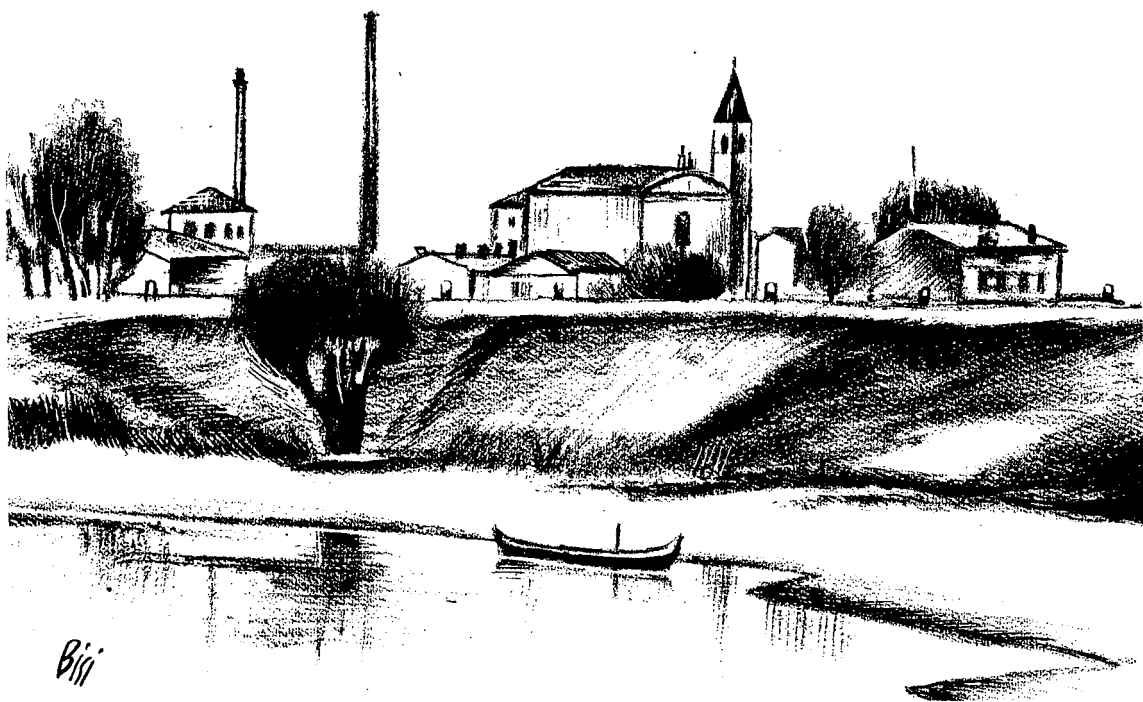
...DELLA FOLLA DI MACCHIETTE, DI GENTE CHE VIVEVA SUL PO E DEL PO, SONO RIMASTI I PESCATORI...

mo dei bianchi vaporetti, che si sfioccano poi lenti tra le due rive e rimangono a lungo nell'aria, se non c'è vento. Le draghe fumanti « dragano » infaticabili la sabbia nel letto del fiume e sono anch'esse bianche o rosse come i vapori — ecco un tono di colore aggressivo che i nostri vecchi non avrebbero certo immaginato — ma non camminano. Restano ferme e scavano scavano con un rumore di carrucole, e la sabbia, attraverso lunghi condotti, viene portata a riva: sembrano mostri antidiluviani. I motoscafi, che punteggiano a intervalli il silenzio con le loro fucilate, sono ormai sempre più frequenti nel paesaggio padano: ne costituiscono quasi il necessario complemento.

Nè basta. C'è una guerra — a base di draghe e di fatiche d'uomini — tra il Po e i suoi dominatori. A tratti, lungo le «curve», nei «cantieri», sorgono baracchette di legno, coperte di cartone incatramato, le quali fanno pensare alle baracchette di un'altra guerra. E vi sono anche lì *scartoffie* e apparecchi telefonici da campo; ma, invece di ufficiali e di soldati, ingegneri, sterratori, carriolanti, i quali, attuando una delle più potenti opere del Regime, imbrigliano le acque, difendono le rive, costruiscono chiaviche, tagliandole negli argini, lanciano « pennelli » contro la voracità della corrente, e a poco a poco le nuove sponde, fatte di ciottoli e di *buzzoni*, valida difesa delle terre in golena, regolatrici della na-

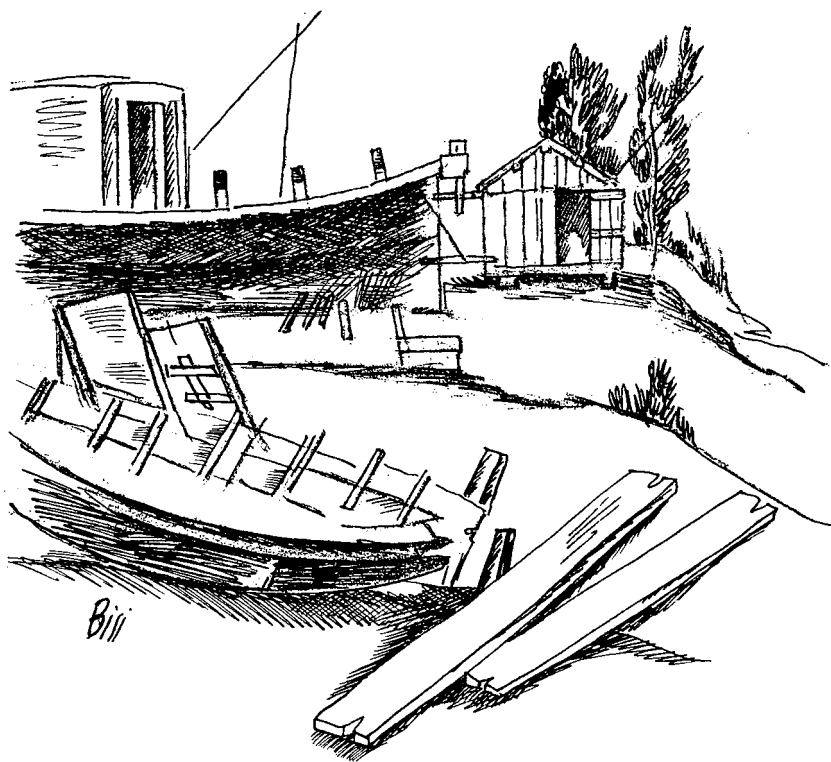
... IL PO HA OGGI MUTATO IL SUO ASPETTO ANCHE IN UN ALTRO MODO: E' DIVENTATO IL MARE DI CHI NON HA IL MARE...

vigazione, si ricoprono d'uno strato di erba verde, sì che all'aspetto rassomigliano alle vecchie *piarde;* ma il Po non si lascia ingannare, e sa che sotto quella zolla verde v'è la saldezza del riparo, come sotto la polpa tenera della pèsca v'è la durezza del nòcciolo.

Pane, del resto, per i suoi denti. Con queste opere di regolamentazione, ogni pericolo grave scompare e per l'avvenire neanche i territori in golena subiranno il furore delle acque devastatrici. La « piena » oggi non fa molta impressione, ma una volta, che angoscia! La paura del Po, la *Guardia al Po*... Quando, in novembre o a primavera, crescevano le acque, il fiume torbido giallo convogliava isolotti di spuma giallastra, la corrente diveniva più rapida e rumorosa, l'acqua saliva a vista d'occhio e, ora per ora, l'idrometro segnava l'indeprecabile ascesa. Cresceva il croscio del fiume e la corrente sempre più rapida trascinava rami, piante divelte, legni fracidi, foglie, carogne. Come il livello era giunto al limite della « guardia », cioè al segno di pericolo, la lotta cominciava e i due avversari di fronte, il fiume e l'uomo, s'impegnavano a fondo. Dalla parte dei campi, sui terrapieni equidistanti, in fianco all'argine, segnati con numeri progressivi, s'innalzavano i « casotti » per le guardie; si preparavano i drappelli, gli uffici telegrafici dei paeselli disseminati lungo le rive facevano orario continuo, e dalla Becca s'attendevano notizie. Badile ad armacollo, lanterne in mano di notte, le guardie si suddividevano l'argine in zone e lo sorvegliavano attentamente. Bastava — chissà? — la galleria d'una talpa, un po' di terra smossa, un sifone, per produrre una catastrofe. Intanto, nei Magazzini idraulici si preparavano febbrilmente sacchi e gabbionate e si prendevano disposizioni per la difesa degli argini comprensorî. Dalla Becca arrivavano i bollettini. « Cresce tanto all'ora,

... UNA VOLTA, I PAESETTI SPARSI SULLE SPONDE E CHE PAREVANO MANDARE I CAMPANILI CURIOSI A SPIARE, SOPRA L'ARGINE...

cresce di più. C'è molta acqua che deve arrivare »: e i cuori si stringevano in un'angoscia inesprimibile.

Di notte, lo spettacolo era pauroso. Noi ragazzi, allegri per la novità, si andava sull'argine, ai « casotti » segnati dalle torce a vento, dove gli uomini si scaldavano attorno ai fuochi, fumando nelle corte pipe e commentando gli avvenimenti che erano nel cuore di tutti. Altri fuochi lucevano lontano, disseminati in lunghe file sull'argine maestro, e parevano profondare nelle tenebre. Dall'altra parte, quasi a pelo del ciglio, il fiume gonfio, minaccioso, rabido di spume, terribile. Mite vegliava qualche stella che si rispecchiava nelle acque fosforescenti pel riverbero dei segnali luminosi. La gran voce del bosco passava come un turbine sugli uomini senza sonno: crosciava l'acqua nell'ombra contro i tronchi degli alberi con un cupo fragore, e di tratto in tratto, al soverchiar di qualche arginello o di qualche chiusa improvvisata, s'indugiava, quasi, in uno sciacquìo blando, per poi riprendere il barbaro canto della sua fuga. Il richiamo delle guardie per l'appello del turno era lamentevole e impressionante. Si vedevano lanterne vagare nel buio, sventagliando fasci di luce sulle acque nere, la finestra dell'ufficio postale illuminata, occhio senza sonno, e, dentro, il ticchettìo esile del tasto sembrava la voce angosciosa del paese pericolante. La popolazione rimaneva qualche ora sull'argine ad aspettar notizie, a guardare il bosco sommerso; sul tardi, tutti rincasavano, preoccupati, e non restavano che i crocchi degli uomini intorno ai fuochi, pei turni di guardia. A notte alta, quando il paese era immerso nel suo sonno inquieto, vegliava solamente l'ufficio telegrafico, si alternavano pattuglie, e nel silenzio, grave di minaccia, passava sul borgo prostrato la grande *voce* del bosco e quella più grande delle acque turbinose.

L'alba livida e tragica s'alzava sul fiume. I guardiani, tornati dal

... ALLA ESASPERANTE LENTEZZA DEI TRAGHETTI CON LE NERE E TOZZE BARBOTTE INCATRAMATE...

turno, si buttavano sotto il « casotto » a dormire, o parlottavano stanchi e pieni di freddo. Qualcuno diceva: — Se venisse la « rotta »! — Ed ecco storie di rotte famose, che hanno lasciata traccia nei nomi rimasti in Padania: « Le Rotte », « Il Bugno », « Villarotta », « La Tagliata »; testimonianze di sconvolgimenti e di tragedie. E chi ha udito la voce del Po irato, certo non la dimentica più. E chi ha visto, di giorno, il fiume trattenuto dai due argini, gonfio, mugghiante, minaccioso, non lo dimentica più.

Oggi il pericolo è scomparso. Il Po è non solo domato, ma regolato e sfruttato: le chiaviche, le centrali, le prese d'acqua create dalle Bonifiche servono per immettere la linfa vitale del fiume ad irrigar coltivi, a difenderli contro la siccità: così l'acqua, che una volta impauriva l'uomo e lo danneggiava, ora lo serve.

Mutata la vita, mutata l'atmosfera. Agli idillii torpidi dei pigri mulini è succeduto il rombo dei motori, alla esasperante lentezza dei traghetti con le nere e tozze barbotte incatramate, la sicurezza dei ponti sui quali passa vorticosa la vita coi suoi traffici; le tarde possenti magane, tirate dai cavalli all'alzaia, vennero sostituite dai battelli onerari e dai barconi trascinati dai rimorchi a scoppio. Tutto è più vivo, più energetico, più rapido: è l'oggi dinamico, in confronto dell'ieri, passato remoto...

Ma il Po ha oggi mutato il suo aspetto anche in altro modo. E' diventato il mare di chi non ha il mare, ed i nostri vecchi guarderebbero stupiti, fors'anche scandalizzati, l'umanità, che d'estate, in costume da bagno, si immerge nell'acqua. Riabilitata dopo tanti pregiudizi, l'acqua del Po dona ai rivieraschi le linfe salutari, i boschi offrono le ombre amiche, le limpide sabbie il candido calore. Una volta i paesetti spersi sulle sponde e che parevano mandare i campanili curiosi a spiare, sopra l'argine, il crescer delle acque, erano rappresentati a riva da una freccia indicante il *porto:* oggi frecce enormi indicano le spiagge fluviali, i bagni. Quasi tutti i paesi padani hanno il loro Lido, la spiaggia, il chiosco. E veramente il Po ora è per migliaia e migliaia di bimbi — e anche di adulti — il mare. Le colonie fluviali ed elioterapiche si sono moltiplicate. Accanto a quelle pei piccoli, ecco le spiagge pei grandi, ecco file di cabine vivaci e di policromi ombrelloni, ecco rotonde e terrazze dove pazze e chiassose orchestrine invitano al ballo. *Où sont les neiges d'antan?*

Nelle giornate estive schiere di bimbi corrono lungo le sponde benedette, si stendono al sole sulle nitide e scintillanti sabbie e al mattino e alla sera cantano in coro, mentre il tricolore sale sul pennone. Ecco un'altra benemerenza — insospettabile un tempo — del vecchio Po, il quale sembra ringiovanirsi al contatto dell'infanzia che s'apre alla vita.

... A TRATTI, LUNGO LE « CURVE », NEI CANTIERI, SORGONO QUA E LA' BARACCHETTE DI LEGNO...

Cambiato dunque l'aspetto esteriore, anche se è rimasta la dolcezza dell'orizzonte. Ma se sono scomparsi i vapori con le vele rance; se le immense pioppaie, decimate durante la guerra e nel dopo guerra, hanno perduto la vergine maestà primitiva; se i ponti di ferro sembrano tagliare crudamente il paesaggio e i tralicci delle aeree torri, pei fili ad alta tensione, ingabbiare il cielo; se la quiete delle mormoranti solitudini è rotta dagli ùluli rauchi delle sirene e dagli scoppi dei fuoribordo; se le placide e silenti notti di luna sono contaminate dalle luminarie dei padiglioni per ballo, non importa. Scomparsi i boschi antichi, rimangono le pioppaie snelle, le boschine di trèmule sottili, dal fusto argenteo come quello delle betulle, sinfonia di bianco e di verde, che sembrano pettinare le soffici nuvole del cielo; è rimasta la purità delle chiare albe, la dolcezza infinita dei rossi tramonti, in nessun luogo così dolci come nell'atmosfera un poco umida dei boschi.

Ma soprattutto, in cambio della vecchia poesia romantica, abbiamo una poesia più viva, più dinamica e ugualmente

...LA DOLCEZZA INFINITA DEI ROSSI TRAMONTI, IN NESSUN LUOGO COSÌ DOLCI COME NELL'ATMOSFERA UN POCO UMIDA DEI BOSCHI.

suggestiva: la sicurezza che il fiume non devasterà più i coltivi, rapinando e distruggendo la sudata fatica dell'uomo e la bionda gloria delle messi; la certezza che tutti gli anni l'acqua del fiume, la sabbia splendente, l'aria profumata dei boschi doneranno ai figli, con la bronzea patina del sole, la ricchezza della gioia e della salute.

Nuova poesia, nuova dolcezza. Così tra le memorie romantiche d'un tempo, i cari ricordi un poco sbiaditi, le figure scomparse, che sono come il patrimonio soave della nostra infanzia, è entrata — trionfante — una nuova vita, una schiera di cose nuove, di personaggi nuovi; mentre il vecchio fiume continua, benefico infaticabile sereno, il suo corso sino alla foce, a compiere il suo destino e a confondersi nel mare.

GIANNETTO BONGIOVANNI

Disegni di Carlo Bisi

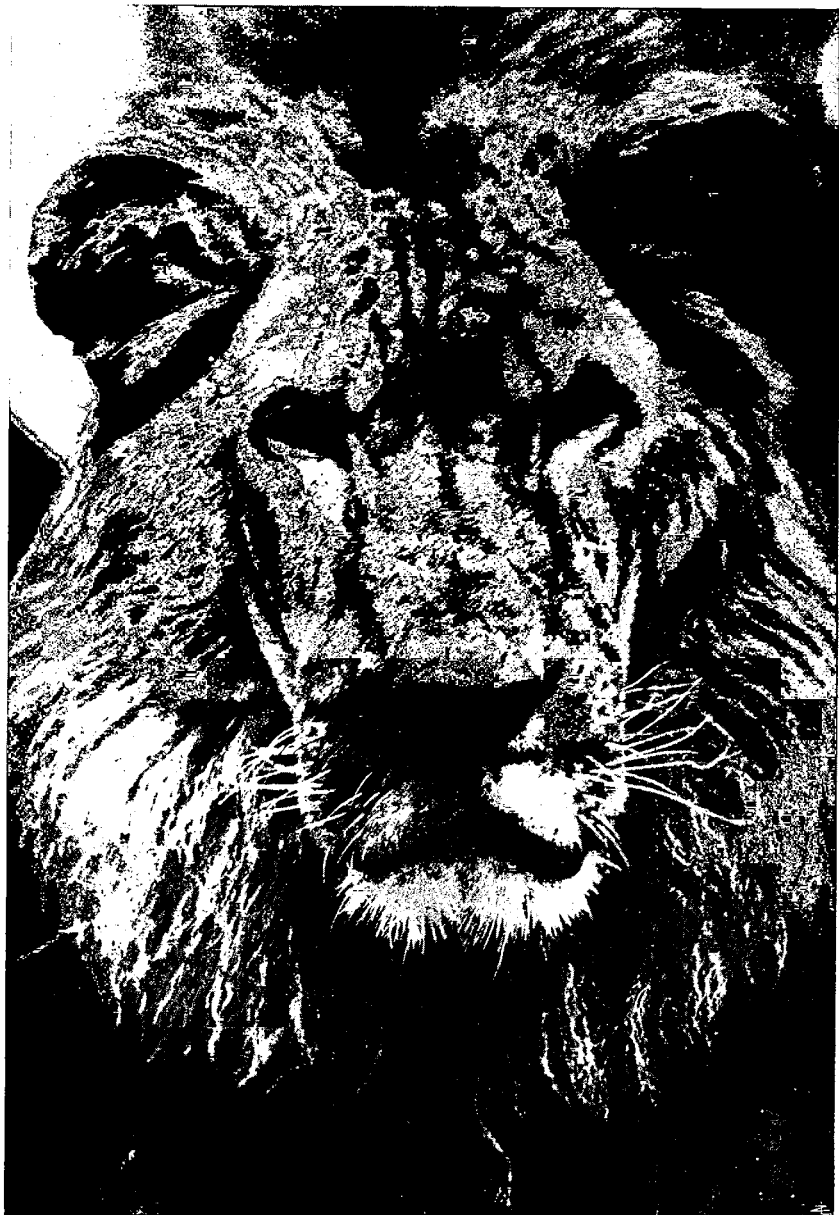
Officine Fotolitografiche S. A.

IL GIARDINO ZOOLOGICO DI ROMA

NEL XXV ANNIVERSARIO DELLA SUA FONDAZIONE

Venticinque anni di vita non sono molti per un giardino zoologico, ma costituiscono un ragguardevole ciclo quando, come oggi lo Zoo di Roma, esso può degnamente competere con i più importanti istituti del genere che stanno per raggiungere il traguardo del secolo, come il Giardino zoologico di Berlino, o l'hanno già varcato, come quello di Londra.

Se è stato uno degli ultimi a sorgere, il nostro Giardino Zoologico ha però avuto il considerevole vantaggio di approfittare delle molteplici esperienze già fatte, e di poter applicare i nuovi criteri formulati da Carlo Hagenbeck, specialista insuperato in fatto di cattura di belve e loro acclimatazione lungi dai paesi di origine.

Agli esponenti della benemerita Società Anonima, costituitasi in Roma nel 1909 per la fondazione dell'Istituto, egli scriveva in questi termini: « Io vi prometto di costruire un giardino ancora più interessante del mio giardino di Stellingen.

TESTA DI LEONE DEL SENEGAL.

LEONE DEL GIUBA E LEONE DEL SENEGAL.

LEONI SOMALI.

perchè posso far qui, in virtù dell'eccellente clima, la cosa più bella che mai abbia fatta, riunendo insieme zoologia e botanica; ciò che mi è stato impossibile nel Nord. Posso, infatti, ideare un giardino zoologico tale, che rappresenti un Istituto da poter rivaleggiare, da ogni punto di vista, con qualsiasi istituzione del genere ». E non furono, queste, parole vane.

Ottenuta infatti dal Comune, a questo scopo, la concessione di una località a nord-est di Villa Umberto, ai primi di maggio del 1909 si iniziarono senz'altro i lavori di sterro e di adattamento, e si continuarono con tale alacrità, che sul finire d' ottobre dell' anno successivo potevano dirsi compiuti. Si trattava ora di popolare questo luogo vario e incantevole, costituito da un susseguirsi interminabile di piccoli laghi, isolette, caverne, boschetti, colline in miniatura e rocce in tutto simili al naturale.

Il 2 novembre di quello stesso anno 1910 giungevano a Roma oltre mille esemplari della fauna esotica, trasportati direttamente dalla Germania in un treno speciale di ben venticinque vagoni. La gente — come si legge nei giornali di allora — si riversò tutta nelle strade adiacenti alla stazione ferroviaria, per assistere alla sfilata di questo strano corteo, che si avviava di notte dallo scalo a Villa Umberto. Passavano a uno a uno, sotto gli occhi stupiti del pubblico, bestie di ogni genere: giraffe, struzzi, leoni, tigri, bufali, leopardi, zebre e un'infinita varietà di scimmie; e ancora, ippopotami, foche, elefanti, coccodrilli e uccelli d'ogni colore e d'ogni specie.

Nei giorni che seguirono, il Giardino fu affollatissimo, e divenne ben presto un centro di ritrovo e di divertimento senza rivali.

Pur troppo, però, negli anni immediatamente precedenti la Guerra Mondiale, per un complesso di circostanze, che qui non è il caso di ricordare, ad un certo momento s'impose la necessità del riscatto del Giardino Zoologico da parte del Comune.

Incominciò, quindi, un periodo di assestamento, che si protrasse a lungo, finchè giunse il 1924, anno in cui, sotto l'egida del Regime Fascista, che non conosce difficoltà nè indugi, il benemerito istitùto entrò in una fase di vera rinascita, sì che la gestione si chiudeva finalmente in attivo, dopo tanti esercizî deficitarî.

Alla fine del 1925 il Giardino Zoologico, che già comprendeva 1520 esemplari, si avviò, sotto un indirizzo unico e organico, a raggiungere la fama che in seguito conseguì e che lo ha reso un istituto di importanza nazionale.

Si impose allora la necessità di aumentare notevolmente le collezioni esistenti e, in conseguenza, di ampliare adeguatamente i recinti e ricoveri del Giardino stesso. Molte opere degne di ammirazione furono allora iniziate e presto condotte a termine: tra le opere maggiori, il grande viale che sbocca nel piazzale d'ingresso; la grandiosa scalea di Valle Giulia, che dà accesso ai nuovi reparti; il bacino delle otarie; la casa delle giraffe in stile moresco; la rupe dei piccoli mammiferi; i recinti dei licaoni e quello dei grandi ruminanti; la fagianaia e la immensa gabbia per gli animali di alto volo; con la conseguente estensione della superficie totale a circa sedici ettari di terreno.

Si fecero, inoltre, piantagioni di flora regionale, affinchè ogni animale venisse a trovarsi, nei limiti del possibile, come nel suo ambiente naturale. Ne risultò una scenografia esotica, quanto mai pittoresca e suggestiva.

Al primo di gennaio del 1937 le collezioni zoologiche avevano raggiunto la cospicua cifra di 3195 esemplari, sebbene oggi si miri più ad accrescere le specie che non il numero degli individui, ottenendo un panorama assai vario e in certo modo completo della fauna terrestre, quale non è dato di possedere a molti dei più importanti giardini zoologici del mondo.

Troppo lunga e tediosa sarebbe un'elencazione anche sommaria dei soggetti degni di nota che figurano nello Zoo di Roma: ricorderemo soltanto alcune rarità eccezionali, come l'antilope bongo (*Boceros euriceros*), di cui il Giardino possiede due esemplari: un maschio catturato nel Tanganica e una femmina originaria del Congo belga (Londra sola ha due femmine di queste specie e New York una femmina soltanto). In Europa, lo Zoo di Roma è unico possessore dell'aquila delle scimmie (*Pythecophaga joffreyi*), rarissimo rapace delle Filippine; e, oltre il nostro, soltanto lo Zoo di Monaco può vantare il kiang (*Equus kiang*), ormai irreperibile o quasi.

Altrettanto rari sono le antilopi delle paludi, il cavallo di Przewalski, gli asini di Dancalia, il bisonte europeo, la foca elefantina, il semnopiteco del Siam, per tacer d'altri.

A queste rare collezioni di animali viventi fanno degno riscontro quelle di animali impagliati, raccolti nel Museo Civico di Zoologia, che fino dal 1932 ha avuto la sua sede nella degna cornice

TIGRE DEL BENGALA O REALE.

PITONI.

del Giardino. In un primo tempo il Museo fu costituito per la maggior parte con gli esemplari che già formavano il Museo dell'Istituto Zoologico della R. Università di Roma; ma non tardarono ad affluirvi collezioni di notevole importanza, frutto quasi sempre di generose oblazioni. Ricorderemo tra queste la collezione di molluschi di tutti i mari, donata dai fratelli Ragacci, ricca di ben 90.000 esemplari, alcuni dei quali rarissimi; quella di crostacei raccolti dal capitano Cherchia sulle coste della Patagonia, e quella composta di oltre 500 uccelli di varie specie raccolta dal Conte Vinci nei dintorni di Addis Abeba, a cui vanno aggiunti soggetti particolarmente rari, come il pinguino artico (*Alca impennis*), che rappresentano specie presso che estinte da oltre un secolo. Si sta inoltre ordinando la celebre collezione ornitologica del Conte Arrigoni degli Oddi, donata a S. E. il Capo del Governo e da questi destinata al Museo di Zoologia, il quale sarà presto arricchito anche da altre rare collezioni, come quella del comm. Luigioni, comprendente tutti i coleotteri del bacino mediterraneo.

Attiguo e comunicante col Museo di Zoologia è il Museo Coloniale, superba istituzione sorta a

CIGNI.

cura del Ministero delle Colonie, il quale, con le sue collezioni etnografiche, arricchitesi ultimamente con i cimeli della guerra d'Africa, integra il materiale di studio posseduto dal Giardino e dal Museo Zoologico.

Tratteggiata così per sommi capi la storia dello Zoo di Roma, che lo scorso anno compì — come abbiamo detto — il suo primo glorioso venticinquennio di vita, conviene segnalarne le principali attrattive, per invogliare coloro che ancora non lo conoscessero a visitarlo — potendo — al loro primo passaggio dall'Urbe.

Entriamo dall'ingresso principale, guardato da monumentali colonnati in stile barocco, armonizzante con lo stile di Villa Umberto, e sostiamo un momento nell'ombroso piazzale, che spiega subito alla nostra ammirazione una lussureggiante vegetazione di svariatissime piante esotiche, onde l'ambiente acquista un aspetto quasi tropicale. Qui elevano le loro flessuose ramificazioni alcuni gruppi di magnifiche *Phoenix jubae* delle Canarie, cui si alternano palme dattilifere africane e araucarie del Brasile. La Cina è rappresentata dall'albero della canfora, il Cile da un florido cocco, il Giappone da piante di banane dalle larghe foglie, cui fan corona superbi

HULMAN.

esemplari di *Aro* della Virginia, di *Cordyline australis* della Nuova Zelanda, di *Washingtonia filifera* della California.

Volgendo i nostri passi a destra vedremo subito elevarsi, al principio del viale, la mole imponente della casa dei pachidermi, provvista di una grande vasca interna ed esterna per gli ippopotami, e i riparti per i rinoceronti.

Di fronte, si svolge un grande recinto, originariamente chiamato « Il Paradiso », che meglio si poteva dire « Arca di Noè », perchè v'erano frammisti animali di ogni specie in una grande promiscuità. Oggi i dromedari e i cammelli vi possono spaziare in un tratto quasi desertico, i lama vi hanno i loro dirupi sul tipo delle rocce andine, e le zebre un verde pascolo... quasi africano.

Una collina pittoresca si erge a sinistra, sull'alto della quale si notano alcune costruzioni di carattere rustico: sono le abitazioni degli animali da montagna, dei mufloni sardi dalle corna ricurve, degli agili stambecchi, dei thar, dei camosci, ecc. Non lontano vivono i tapiri della Malesia e d'America.

Proseguendo verso l'ingresso di via Aldrovandi, per il viale fiancheggiato da rigogliosi pini dell'Himalaia, da cedri africani della varietà atlantica e da cedri del Libano, giungiamo al piazzale degli orsi, ombreggiato da maestose conifere, tra cui si elevano due magnifici esemplari di cedro dell'Himalaia e abete di Grecia, nonchè una superba *Deutzia scabra,* mirabile a primavera, quando si veste della sua fioritura biancorosata di grande effetto.

Il reparto degli orsi abita su una gran rupe, dove essi vivono nell'illusione di una piena libertà, essendo presso che invisibile la grande fossa che separa il loro regno dal viale del giardino. Il recinto contiene inoltre tre grandi gabbie, una delle quali è occupata da un orso siberiano di enorme mole e di cattivo carattere, e quindi in prudente segregazione cellulare, mentre un apposito recinto è abitato dall'orso d'Abruzzo, di cui lo Zoo di Roma possiede l'unico esemplare che non viva in libertà.

Ancora pochi passi, e la zona del lago ci presenterà uno spettacolo davvero mirabile e tale da suscitare la più incondizionata ammirazione. Di qui si scoprono i vertici delle frastagliate rupi dei grandi carnivori e le alte voliere dei rapaci, chiuse in una densa cortina di verde digradante in tutte le tonalità. In basso, poi, lo specchio del lago, solcato in ogni senso da candidi cigni e da variopinti palmipedi di ogni specie, in mezzo ai quali risaltano, in gruppi appartati, i pellicani dall'ampio becco e i rosei fenicotteri dalle lunghe gambe, offre al visitatore uno spettacolo che lo inchioda a lungo sul ponticello rustico gettato attraverso il laghetto, a rimirare con vivo compiacimento quella scena arcadicamente idilliaca.

La flora esotica che veste le rive del lago contribuisce notevolmente ad abbellire il quadro: rigogliosi tigli d'America s'alternano con magnolie dell'Himalaia, in mezzo a una

gran profusione di salici piangenti, e, tra gruppi di *Phoenix jubae* e *Cocos odorata*, spiccano i fiori violacei della *Paulownia imperialis*, in contrasto col tenue color rosa dei fiori dell'albero di Giuda (*Cercis canadensis*) e il color verde cupo delle cespugliose tamerici germaniche.

Sul lato ovest, di fronte al lago, sorgono interessanti reparti di marsupiali e sdentati: canguri di varie specie, marsupiali arborei, formichieri, armadilli...

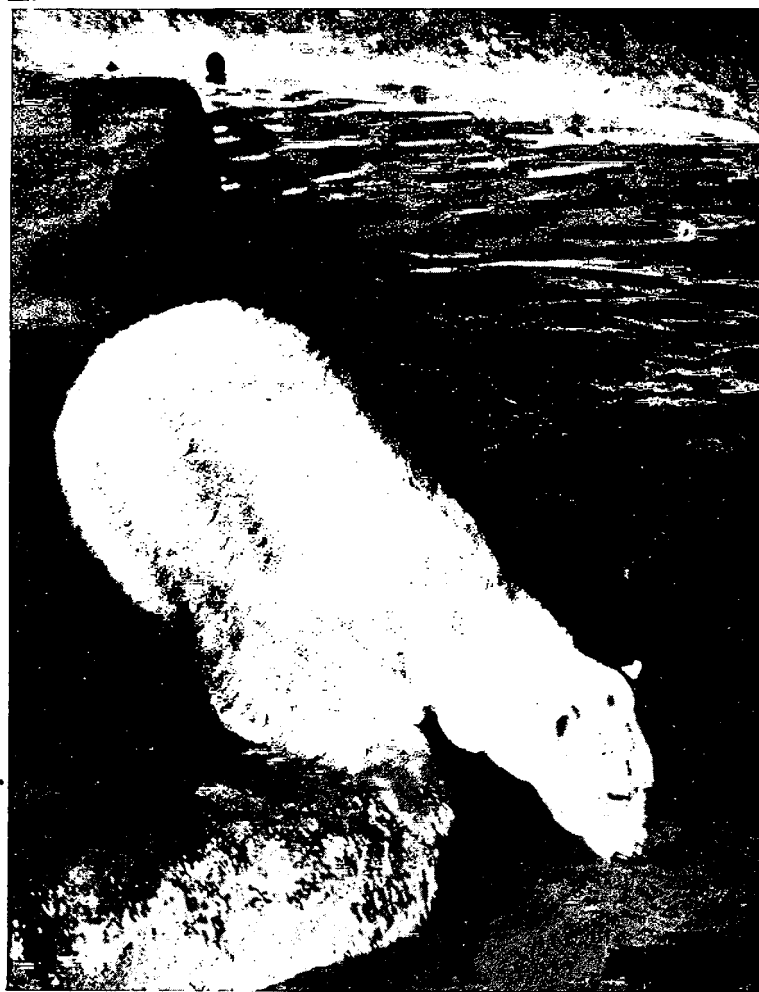
Uno dei reparti più caratteristici del Giardino è certamente il bacino delle otarie. Un grande specchio d'acqua si apre in mezzo ad aspre rupi, dalle quali scende un piccolo ruscello saltellante. Nella fossa, che si apre tra rocce liscie e levigate, le foche guizzano scivolando e dando continuo spettacolo della loro eccezionale agilità, chiedendo con ululati lamentosi ai visitatori la carità di un pesciolino, sul quale poi si getteranno tutte insieme in una spettacolosa gara subacquea. Sui banchi che affiorano si scaldano intanto al sole i gabbiani, che pare sappiano di esser parte integrante del paesaggio artico.

Di fronte, eleva le sue rupi aguzze, che ricordano in piccolo i ghiacciai polari, il bacino degli orsi bianchi, animali inquieti e irascibili, che dimenano continuamente la testa, come per un irrefrenabile *tick*, e ogni tanto si azzuffano nell'acqua, agitandosi e ruggendo come indemoniati.

Contiguo al bacino delle foche, dopo il recinto della grande foca elefantina e dei pinguini, s'incontra il reparto dei grandi carnivori, considerato uno dei più caratteristici del Giardino, per la struttura veramente artistica delle grandi rupi, dove tigri e leoni hanno le loro tane nelle enormi fenditure delle rocce. Dall' altro lato sono le gabbie dei puma,

GIOVANE SCIMPANZE'.

GRUPPO DI MACACHI.

TESTA DI SEMNOPITECO ROSSO.

ORSO BIANCO O POLARE.

dei giaguari, dei leopardi, dei ghepardi e delle pantere nere.

Fronteggia il gran viale la zona delle antilopi, costituita da rustici ricoveri disseminati in un'ampia distesa di verde prateria. In questo reparto si ammirano ben 29 specie di antilopi, dal kudù maggiore e minore, alla alcina, *addax*, beisa, *cobus defassa* ed *ellissiprinus*, *cobus lechei*, damalischi varî e tante altre specie: seguono le tre specie conosciute di gnu: a coda bianca, a barba bianca, tigrata. Ecco, più oltre, il grande recinto delle giraffe e i quattro reparti delle scimmie e proscimmie; antropomorfe, cinocefale, scimmie minori e lemuridi.

Come si fa a non sostare a lungo di fronte ad animali tanto strani come le scimmie? Esse hanno una mobilità di espressione eccezionale, e assumono a volte certi atteggiamenti così buffi, che non si può fare a meno di riderne. Ma hanno sempre nello sguardo un certo che di intelligente e di interrogativo, che dà proprio a pensare, anche a chi abbia una istintiva avversione per le teorie di Darwin.

Di fronte agli orang-utans, cioè alle scimmie antropomorfe, che sono quelle che — come dice la parola — più somigliano all'uomo, si resta proprio sconcertati. Le pesanti palpebre si sollevano lentamente, scoprendo due occhi ardenti, due pupille che ti trafiggono con sguardo profondamente umano: così l'orango guarda l'uomo!

L'uomo si trova forse di fronte al suo antenato? Misteri che non saranno mai risoluti, ma che pure piace indagare in questo bel giardino di animali, che tanto ci diverte, mentre offre anche tanta materia alla nostra riflessione!

Ma continuiamo il giro di questo vivente museo.

Il reparto delle agili gazzelle non può passare inosserva-

to. E siamo così prossimi al sottopassaggio che congiunge la vecchia zona del Giardino Zoologico con quella nuova, costruita in occasione appunto del 25° anniversario della istituzione, su precise istruzioni di S. E. il Capo del Governo, affinchè lo Zoo di Roma diventasse il primo di Europa: intento, questo, che sarà certamente raggiunto con la massima celerità.

Abbiamo accennato al sottopassaggio: è bene dire subito che per utilizzare il nuovo ambiente vi si è installato un acquario per pesci di acqua dolce, in 24 vasche, ove nuotano pesci di tutta Europa e le specie tropicali. Ogni vasca, circondata di piante acquatiche e di particolari adattamenti rispondenti alla natura dei pesci, presenta l'aspetto pittoresco di un vero quadro.

Per una grande scalea si arriva alla casa degli uccelli, consistente in due grandi costruzioni semicircolari, nella quale il visitatore può ammirare le specie più svariate, dai colibrì ad una magnifica collezione di paradisee.

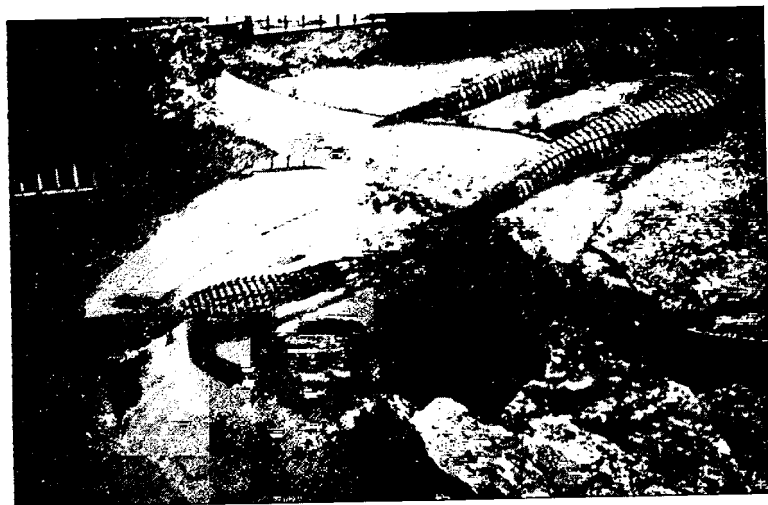
Di fronte a questa costruzione sorge la grande aviera per uccelli di alto volo, tutta in acciaio inossidabile, con 30 m. di diametro alla base, e ben 25 di altezza. L'opera maestosa ospita grandi uccelli, come le gru, le cicogne, le ibis, le damigelle, le gru coronate, le *aigrettes*, ecc. ecc.

Seguono le molte costruzioni per i fagiani. Credo non si esageri affermando che la raccolta di fagiani dello Zoo di Roma sia la prima d'Europa, forse del mondo. Circa 40 specie di fagiani vi sono raccolte, fra le quali ricordiamo: i reynardo, gli argo, i lofofori splendenti, i wallichi, l'elliot, il mikado, il nobile, il prelato, l'orecchiuto, il gruppo degli speronieri con lo speroniere di Napoleone, il quinquis, il Sumatra e il *germain*.

PECARI DAL COLLARE.

ELEFANTE MARINO O FOCA ELEFANTINA.

OTARIE DI CALIFORNIA.

GRUPPO DI PINGUINI.

GIOVANI ALLIGATORI.

Infinite le specie di colombi selvatici e tortore. Anche gli uccelli corridori (struzzi, nandù, emù, casuari) hanno trovato sistemazione nella zona di ampliamento.

Una costruzione che richiama l'interesse di tutti è la nuova ricchissima casa dei rettili: grandi pitoni, boa, anaconda e una numerosa raccolta dei rettili velenosi, tra cui la vipera gabonica, i cobra, i serpenti dagli occhiali, la vipera russelli, il serpente a sonagli, ecc.

La collezione dei varani può dirsi completa: *varanus griseus, salvator, niloticus, albigularis, gouldi*. Proprio in questi giorni è giunto un superbo rarissimo esemplare di *varanus komodoensis*, che lo Zoo non aveva mai posseduto. Vive soltanto nell'isola di Komodo (Indie Olandesi), ed è naturalmente soggetto ad una strettissima protezione. Esso misura metri 2,60: per una lucertola, non c'è male!

Le testuggini sono qui rappresentate dalle specie microscopiche alle massime, che sono quelle elefantine delle isole Galapagos.

Al centro dell'edificio circolare, grandi paludi accolgono coccodrilli ed alligatori, fra un'oasi di piante esotiche, tra cui non mancano canna da zucchero e papiro.

Dopo una visita alla casa dei rettili, c'imbattiamo nella lunghissima serie di ara e cacatue, bucorvi, ecc.

La serie dei rosicanti è ricca delle specie più svariate. Così i piccoli mammiferi, i cui reparti si estendono fino al nuovo ingresso (sempre sul piazzale «Giardino Zoologico»), che per noi è anche porta di uscita. E la varchiamo, ma certo col desiderio di altre visite frequenti, perchè se in un giorno (una visita attenta del Giardino Zoologico richiede quasi un'intera giornata) è possibile formarsi un'idea abbastanza esatta di questo re-

gno degli animali, resta il desiderio di conoscerne meglio i particolari. Ogni animale ha il suo modo di... presentarsi e di farsi ammirare: ogni specie ed ogni ambiente ci richiama ad una parte del mondo: la geografia trova qui uno dei suoi migliori mezzi di studio.

Il Giardino Zoologico, completato col Museo di Zoologia e il Museo Coloniale, è un cospicuo centro di cultura, di cui Roma può andar superba.

Testo e fotografie di

ERMANNO BIAGINI

La fotografia dei pitoni ha conseguito, al recente concorso indetto dal Governatorato di Roma il I° premio assoluto.

CIGNI BIANCHI EUROPEI E CIGNI NERI AUSTRALIANI.

MARABU'.

GRIFONE.

GRUPPO DI KUDU' MINORI.

L'ITALIA STENDHALIANA NEI DISEGNI INEDITI DI UN PITTORE FRANCESE

Wicar? Chi oggi si ricorda più di lui? Eppure ai suoi dì godeva gran fama, ed ebbe vita intensa e multiforme, che lo pose presto in primo piano nel mondo ufficiale di allora. Autoritario, intrigante, uomo assai pratico e abilissimo nel trattare i prorî affari, si seppe imporre e creare una posizione elevata, una posizione quale certo non avrebbe potuto conseguire per la sola virtù della propria arte: figlio, in questo veramente, di quel fortunoso periodo della storia di Francia, nel quale dal furore rivoluzionario si sarebbe tornati, attraverso l'Impero napoleonico, alla restaurazione dell'antica Monarchia, per poi di nuovo animare una altra rivoluzione e un altro impero. Gian Battista Wicar ebbe umilissime origini. Suo padre era un semplice ebanista a Lilla, ed egli potè frequentare quella scuola di disegno grazie all'interessamento di un signore del luogo, M. d'Hespel, che si era accorto dell'attitudine all'arte del ragazzo appena decenne. La leggenda di Giotto si ripete ancora una volta, aureola a tanti grandi e piccoli artisti.

Wicar divenne incisore e pittore, e nell'un campo e nell'altro ebbe due celebri maestri a Parigi, Filippo Lebas e

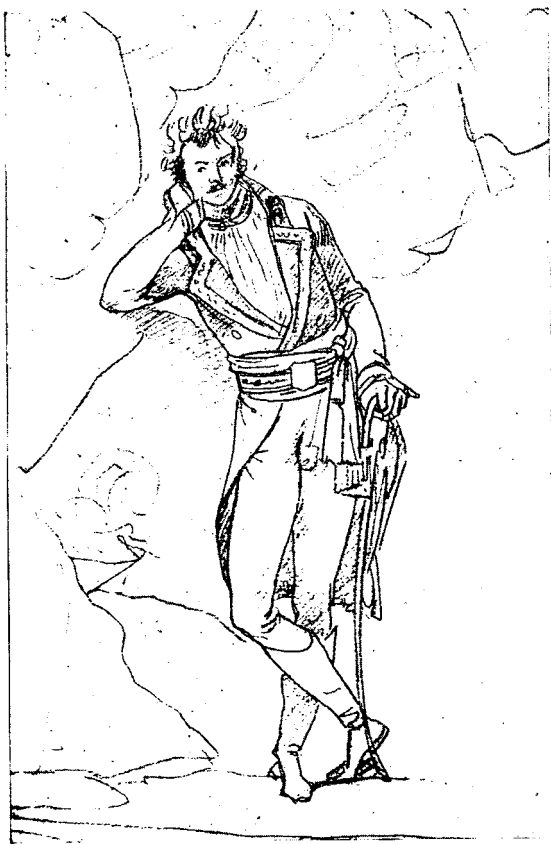
STENDHAL (MARIE HENRI BEYLE).

IL MARESCIALLO OUDINOT, DUCA DI REGGIO.

quella ufficialmente la prima pittura neoclassica. Dopo Roma, Wicar si recò a Firenze, dove avrebbe compiuto i disegni per la *Galerie de Florence,* che è una delle maggiori raccolte di incisioni edite in quel tempo. Scoppiata la Rivoluzione francese, è chiamato a pubblici uffici per intercessione del suo potente maestro e protettore David, ora *député à la Convention nationale,* e tra i più ferventi a votare la morte di Luigi XVI, il tiranno di cui pochi anni innanzi si gloriava di portare il titolo di « pittore di corte ». Wicar è così nominato, il 24 nevoso anno II (13 gennaio 1794), direttore di uno dei reparti della Manifattura Nazionale di Sèvres; pochi giorni dopo, membro del *Conservatoire du Muséum des Arts,* e il 15 ventoso, della *Commission temporaire des Arts;* dal 29 dello stesso mese al 3 floreale, segretario nelle sedute della *Société Populaire et Républicaine des Arts;* e nel 1796 è aggiunto alla *Commission des Sciences et Arts* presso l'armata d'Italia, commissione che aveva il compito di scegliere i capolavori delle nostre gallerie per inviarli, trofei di guerra, al Louvre. Pochi anni dopo, a Roma, per incarico di Cacault, ministro francese presso la S. Sede, celebra l'avvenimento del Concordato, prima con un disegno, oggi a

Giacomo Luigi David. Con David si legò presto di stretta amicizia, e con lui venne in Italia la prima volta in un'occasione solenne per l'arte: al termine del 1784, quando « le peintre du Roy » doveva dipingere il famoso *Giuramento degli Orazi,* un tema così aulico e così romano da poter essere eseguito soltanto — al dire stesso di David — entro le mura della città eterna. E fu

LA SIGNORA LACOMBE ST. MICHEL (MILANO 1802).

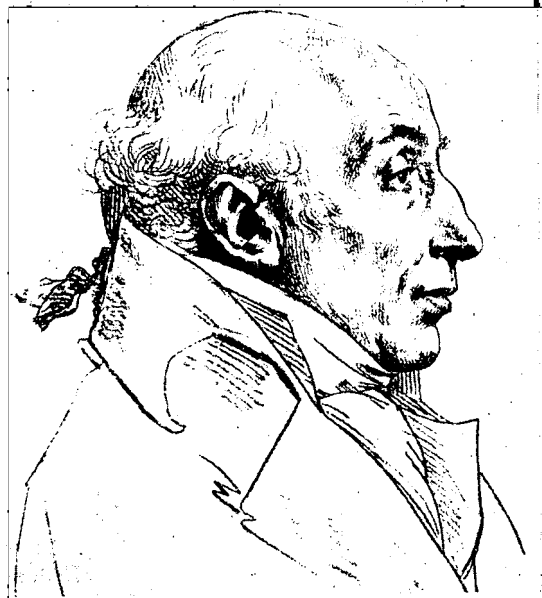
IL GENERALE D'ARTIGLIERIA LACOMBE ST. MICHEL.

IL GENERALE DI BRIGATA PAULET (ROMA 1803).

Versailles, poi col gran quadro che tutti conoscono e che ora si trova a Castel Gandolfo. Proclamato l'Impero, è nominato da Re Giuseppe direttore dell'Accademia di Belle Arti a Napoli, e due anni dopo è il pittore di corte di Re Gioacchino.

Tornato a Roma nel 1809, vi trascorre il resto della sua vita tra molti onori e non indifferenti ricchezze. Membro di parecchie accademie, in continua relazione con le più alte personalità del mondo politico e sociale, familiare del Principe Luciano, amico di artisti e di poeti, è uno dei pittori più in vista della vecchia città papale, e a lui si rivolge il pontefice stesso, a lui ricorrono i Bonaparte romani, i patrizî più noti, gli ambasciatori di Francia, gli artisti, i letterati, per ritratti o per commissioni di quadri storici o sacri. E al suo studio a S. Apollonia in Trastevere vanno ad ammirare l'enorme tela della *Resurrezione del figlio della vedova di Naim* Carlo IV di Spagna (1816), l'Imperatore Francesco I d'Austria (1819), Pio VII (1820), Federigo Guglielmo III di Prussia (1822), Francesco I di Napoli (1825). Un *album* di quasi trecento disegni di Wicar, conservato nel Museo Napoleonico di Roma, è estremamente interessante a questo riguardo, perchè ci offre una notevole serie di ritratti, ancora inediti, dei più celebri personaggi del tempo, e perchè ci porta in quel mondo vissuto e osservato da Stendhal, e a noi noto attraverso le pagine indimenticabili di *Rome, Naples et Florence*, e delle *Promenade dans Rome*.

Questa segnalazione si deve a Diego Angeli, il conoscitore profondo della vita romana in ogni tempo e l'ordinatore incomparabile del Museo Napoleonico. Egli ne fece un cenno in un ormai lontano articolo sul Museo; qui sarà grato a me indugiarmi sull'argomento e offrire un saggio, sia pur breve, ma non insufficiente a dare una idea dell'interessantissimo *album*, che costituisce per noi un prezioso documento illustrativo della vita italiana di cent'anni fa.

A Genova, nell'anno 1800: occupazione *de facto* dei Francesi, difesa eroica di Massena, entrata degli Austriaci, vittoria a Marengo, Repubblica Ligure. Di quegli avvenimenti lontani ecco sfilare innanzi a noi, per virtù della solerte matita di Wicar, forse colà presente nella sua veste di aggiunto alla *Commission des Sciences et Arts*, le immagini di alcuni tra i principali artefici: il profilo severo di Redon de Belleville, console a Genova dal 1797 e autore di un colpo di stato alla fine del '99, insieme col generale Saint-Cyr; le mezze figure del generale Marbot e del capo di squadroni Hénin, schizzate con grande rapidità; e quella calma, aristocratica, del famoso Maresciallo Oudinot, che seguì il Massena a Genova come capo di Stato Maggiore.

Due anni dopo Wicar era col generale Murat a Milano, quando costui comandava l'esercito della nuova Repubblica Italiana. Un ritratto dello stesso Murat, disegnato da Wicar nel 1802 nel-

SMITH, AMMINISTRATORE DELL' ESERCITO DEL GEN. MURAT.

la capitale lombarda, trovasi oggi presso il Duca di Mouchy a Parigi. Nel nostro *album* si trovano il profilo del generale Charpentier, capo di Stato Maggiore; il busto di Lacombe St. Michel, generale d'artiglieria, insieme con quello della moglie, forse meno attraente ma ugualmente reso con uno studio attento dal vero; e il ritratto curioso, ancora alla settecento, di *Monsieur Smith, payeur de l'armée du general Murat.* Altre figure di generali napoleonici, di passaggio per Roma nel 1803, sono rievocate da Wicar, come quella del generale di brigata Paulet, romanticamente appoggiato ad un ammasso di roccia.

Ma in quest'anno, a Roma, Wicar è tutto impegnato in una grande impresa, quella di eternare con l'arte l'avvenimento del Concordato, che si era concluso nel 1801. Cacault gli commette da prima un disegno, in cui vien rappresentato, sullo sfondo solenne di un classico colonnato in prospettiva e della grandiosa cupola michelangiolesca, il papa Pio VII che riceve dal Cardinal Consalvi, suo segretario di Stato, l'atto del Concordato, mentre gli consegna la bolla di ratifica. Il disegno fu inviato al Primo Console per mezzo di Mons. Doria, ablegato apostolico, in cambio di un busto del Bonaparte scolpito dal Canova, e che il Canova stesso, per incarico avuto, aveva portato da Parigi. Poco dopo Cacault ordinò per sè al nostro artista un gran quadro con figure a grandezza naturale che rappresentassero il papa, il Consalvi e i personaggi principali che avevano partecipato alle trattative per il Concordato: Mons. Di Pietro, Mons. Spina, il P. Caselli. Una serie interessantissima di lettere indirizzate dal Cacault al Consalvi, che ho potuto pubblicare con altri documenti nelle « Memorie » dei Lincei, ci fa assistere alla genesi e al graduale sorgere di queste due opere d'arte, storicamente co-

MONS. SPINA.

IL CARDINALE CASELLI (ROMA, 1803).

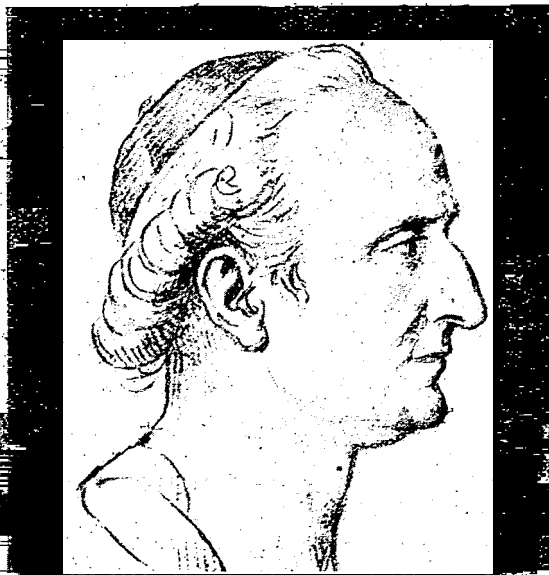
IL CARDINALE CONSALVI.

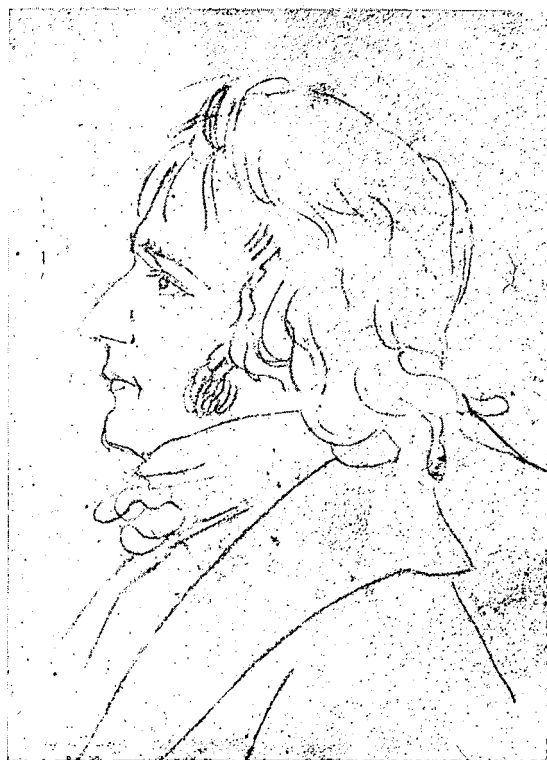
PIETRO PERSICHINI, COMPOSITORE DI MUSICA.

L'INCISORE BENEDETTO PISTRUCCI.

sì importanti. Nel nostro *album* ve n'è traccia: uno studio finito della figura di Mons. Spina, vòlto a parlare al P. Caselli, che qui non vediamo. Ma in un altro foglio è il ritratto dello stesso Caselli in abito di cardinale (ebbe la porpora coi suoi due colleghi l'anno dopo del Concordato), e non manca nemmeno quello del grande segretario di Stato, il Consalvi. Immagini viventi, che ci riportano di colpo a quegli anni lontani, così densi di storia. Accanto alla vita politica, il mondo dell'arte: basterà ricordare il ritratto del pittore fiammingo Denis, sorpreso dinanzi al cavalletto, con la tavolozza fra le mani.

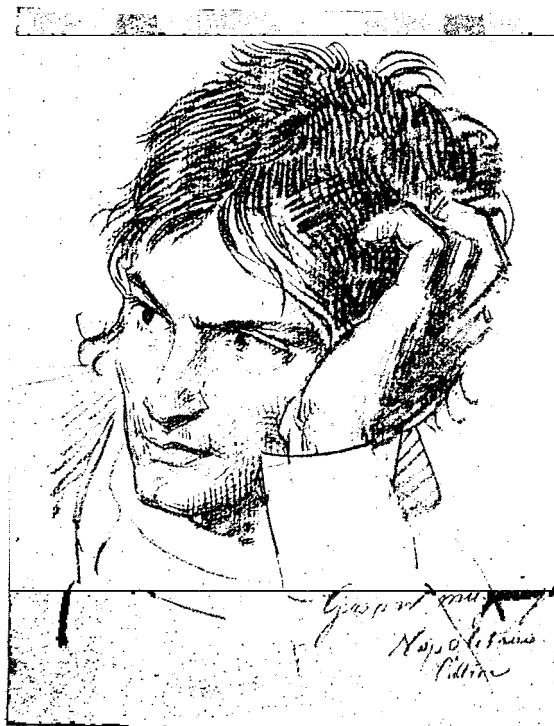
In questo anno 1803 Wicar viaggia: lo troviamo a Napoli, a Parma, altrove. Ma del soggiorno napoletano egli ci ha lasciato un delizioso ricordo. Immaginatevi il nostro pittore e alcuni suoi amici francesi, coi loro codini alla settecento o i capelli ricci e le folte basette già di sapore romantico, nella città partenopea, in una bella giornata di sole, avviarsi al Vesuvio e discendere giù nel cratere, guidati da un popolano del luogo, col cappello a punta a larghe falde e la pipa in bocca, e vi sarete figurata nella sua precisa realtà una bella escursione di questa curiosa comitiva di stranieri. Un disegno ne rimane a noi, molto gustoso, coi ritratti dei partecipanti.

Tornato a Roma, egli continua i suoi fugaci disegni, come uno scrittore gli appunti nel proprio taccuino di viaggio. Fra tanti, v'è un ritratto che attrae particolarmente la nostra attenzione, perchè ci offre uno squarcio della vita romana di allora: quello di un giovane scapigliato, di cui una dicitura ci rivela il nome: *Pistrucci improvisateur Romain*. Un'istantanea (così si può chiamare questo schizzo per la forte vivacità dell'espressione) del celebre incisore durante il suo

MONSIGNOR CAPECELATRO, ARCIVESCOVO DI TARANTO.

L'ABATE ADINOLFI.

VINCENZO MONTI (NAPOLI, 1808).

periodo romano. Ma v'è di più. Il Raggi, biografo di Bartolomeo Pinelli, narra, nella breve vita dedicata al suo autore, che « egli, e il chiarissimo pittore Wicar, e il Briccolani, traduttore dei *Lusiadi*, e il Pistrucci, incisore e poeta, usavano convenire e far crocicchio in una certa bottega da caffè in piazza di Venezia ed ivi quasi per solazzo l'uno proponeva il tema, Pistrucci ne cantava con versi improvvisi, e il Pinelli in sullo istante medesimo lo ritraeva in disegno ». Il caffè « in piazza Venezia » era forse il Caffè del Veneziano nella vicina piazza Sciarra, dove sappiamo che il Pinelli era solito andare; e noi possiamo immaginarci questa brigata di artisti trascorrere allegramente le loro serate nel vecchio caffè romano. Qui sicuramente Wicar ha tracciato il rapido schizzo che ci è dinanzi, e che ci rappresenta il giovane Pistrucci, tutto infervorato a declamare i versi che andava improvvisando. Una seconda dicitura in calce al disegno dice: *M. Alquier a l'original*. Wicar, dunque, di questa immagine, che aveva colta a volo tra un canto e una risata, fece anche un dipinto, e il dipinto era venuto in proprietà di Monsieur Alquier. Il Barone Carlo Giovanni Maria Alquier tra il 1806 e il 1808 si trovava a Roma in qualità di ambasciatore di S. M. l'Imperatore dei Francesi presso la Santa Sede, e il nostro artista, che era in relazione con le maggiori autorità politiche sociali e militari del suo tempo, non poteva non esserlo anche con lui. Difatti non solo l'Alquier possedeva il ritratto che egli aveva dipinto del Pistrucci, ma gli commise il suo proprio, che oggi ci è noto attraverso due disegni, l'uno nell'*album* che andiamo sfogliando, l'altro in un altro dell'Accademia di Belle Arti a Perugia. L'ambasciatore napoleonico è assiso a un

IL BARONE ALQUIER, AMBASCIATORE DI FRANCIA A ROMA (1806).

LA SIGNORA RIVIÈRE.

IL PITTORE GASPARE MUGNAI.

tavolo, su cui si distende una carta geografica, e vestito del suo abito ufficiale volge lo sguardo all'osservatore con aria grave e solenne: « In alcuni porta fogli — ci riferisce il Guattani — son posti i titoli di *Baviera, Spagna, Firenze,* e nella surriferita carta pendente dal tavolino si legge *Roma, Napoli,* i luoghi dove l'Alquier aveva compiuto le sue missioni diplomatiche ».

In questo stesso anno 1806 Wicar parte per Napoli, chiamato dal Re Giuseppe a dirigere quell'Accademia. L'attività del nostro pittore diventa intensa per la riforma dell'Accademia stessa e per numerose commissioni di dipinti. Ma non mancano nell'*album* le testimonianze del nuovo soggiorno napoletano. Una fra tutte preziosissima per noi: un ritratto inedito di Vincenzo Monti. Il poeta lombardo era arrivato a Napoli il 4 settembre 1807, e quivi rimase fino al 2 maggio 1808. Nell'ottobre del 1807 giunse pure, per breve soggiorno, il Canova, a cui furon tributati onori da ogni parte. Wicar, che era suo amico, organizzò un gran banchetto nel Palazzo degli Studi (ora del Museo Nazionale), con musiche e canti, e a questo banchetto, a cui partecipò il fior fiore del mondo intellettuale napoletano, intervenne pure il Monti a rendere omaggio a colui che era il più illustre scultore d'Italia.

Il Monti, inoltre, compose a Napoli un melodramma, *I Pitagorici,* con musica di Paisiello; e la sera — torna opportuno ricordare — era ammesso nelle riunioni intime della corte, dove recitava i versi o suoi o di altri. A questo interessante periodo napoletano della vita del poeta milanese appartiene il nostro ritratto, un profilo tracciato con pochi segni e ormai quasi svanito dal tempo, ma che pur ci attrae perchè ha la virtù d'essere un'immagine immediata del vero, di rappresentare l'impressione viva di un momento, senza prevenzione di scuola o d'accademia. Oltre al Monti, Wicar tratteggia altri personaggi, come il generale Lamarque, che tra le sue imprese di gloria contava la conquista di Gaeta e la presa di Capri; l'arcivescovo Capecelatro, che ebbe una parte notevole nella politica del Regno, e fu uomo colto e mondano, amantissimo delle lettere e di ogni bella cosa; Callista e Renato Miot, forse figli del Conte Miot de Melito, ministro della guerra e dell'interno del Re Giuseppe; poi artisti, come il pittore Gaspare Mugnai, che lavorò a Caserta e a Napoli, ed altri.

A seguire la vita di Wicar si segue nel nostro *album* la serie di ritratti che egli si compiaceva di schizzare ovunque si trovasse. Ve ne sono alcuni deliziosi, come il delicato profilo della Signora Rivière; altri pieni di carattere e di energia, e tutti interessanti per la vita, se non per la storia di quel tempo. V'è ancora una folla di prelati e di dame, di generali e di artisti, di umili ancelle e di semplici servitori.

Del nuovo e più lungo periodo romano di Wicar, che va dal ritorno da Napoli (1809) al termine della sua vita (1834), salvo brevi assenze, sono molti i disegni importanti. Tra i personaggi di maggior nome da lui rappresentati ricorderò prima di tutti Luciano Bonaparte con la moglie Alessandrina, i figli e i suoi familiari, che costituivano una propria corte. Poi tanti altri: il giovane Gaude, nipote di Massena e direttore delle gabelle, immagine fine e aristocratica; il generale Frassinet, in una espressione esuberante di vita; il generale Miollis, governatore di Roma, dal profilo marziale e severo; l'abate avvocato Fea (il notissimo archeologo romano, autore di parecchi volumi e propagatore fra noi delle idee di Giovanni Gioacchino Winckelmann, di cui curò una bella edizione italiana della celebre *Storia dell'arte presso gli antichi*), che a noi si presenta pensieroso a braccia conserte, entro un ovale, sullo sfondo libero della città: magnifico ritratto, acutamente osservato, che fu da Wicar eseguito per essere inciso dal Fontana. Seguono prelati del Vaticano, l'abate Adinolfi, e altri del mondo politico e letterario, accanto ai quali la schiera degli artisti: lo scultore Laboureur, che fu pure presidente dell'Accademia di S. Luca; i prospettici Toselli e Delicati; gli scultori Finelli di Carrara e Monti di Ravenna; i pittori Silvagni romano, Boudard parmense, Woogd olandese; e ancora il musicista Persichini, che era stato a lungo a Varsavia come maestro di cappella prima del Conte Patowski, poi del Re Stanislao; e parecchi altri.

Col ritratto di un grande straniero che amò tanto l'Italia, e che all'Italia tanto dedicò della sua attività, studiandola osservandola descrivendola, mi è grato chiudere questa rassegna di personaggi storici: col ritratto, cioè, di Marie Henry Beyle. Wicar lo conobbe di persona, come ce lo attesta questo e un altro disegno analogo, già edito da altri, e ce ne ha lasciato il ritratto che vediamo. Un ritratto quasi repellente alla vista per la sua bruttezza fisica, per il suo aspetto quasi selvaggio, ma che in quella tormentosa rapidità di linee, in quel frenetico arruffìo di segni, ci rende assai più al vivo l'intimo del grande scrittore che non il più perfetto ritratto accademicamente ordinato. Qui siamo evidentemente al tempo del suo consolato a Civitavecchia, quindi tra la primavera del '31 e il principio del '34, epoca in cui Wicar morì. E solo da pochi anni Stendhal aveva scritto le immortali pagine delle *Promenades dans Rome*, pagine così penetrate di osservazioni critiche, così calde di entusiasmo, così belle di tutta la bellezza e il fascino dell'anima italiana.

GIULIO R. ANSALDI

L'ABATE E AVVOCATO CARLO FEA (ROMA, 1813).

IL PITTORE PARMENSE FERDINANDO BOUDARD.

LA MONTAGNA DI RODI

A ricordare Rodi viene subito in mente la sua luminosa marina, la bella « Spiaggia delle Rose », la stagione balneare « brillantissima » — come direbbe un cronista mondano.

Ma Rodi è oggidì anche una stazione climatica montana molto frequentata. Mare, terme e monte completano mirabilmente gli impianti turistici, curativi e di soggiorno della bella isola italiana dell'Egeo.

L'idea di dotare Rodi di un soggiorno alpestre sorse dalle possibilità naturali offerte dall'isola quasi tutta montuosa, raggiungendo essa m. 1215 col Monte Attairo. I primi a desiderar di trovare a Rodi anche una stazione montana furono gli Italiani della fiorente colonia di Alessandria d'Egitto e del Cairo. Essi costituiscono una clientela foltissima e affezionata di Rodi balneare e termale; e si comprende. Rodi è la terra italiana più vicina all'Egitto, ad esso collegata con un ottimo servizio di piroscafi.

A Rodi gli Italiani della colonia egiziana si sentono a casa loro, protetti dalla bandiera nazionale, e son vicini al Paese dove svolgono le loro attività così proficue ed apprezzate. Ma essi hanno una particolare nostalgia per la montagna. Italiani, e perciò abituati al nostro paesaggio, dominato al nord dai massicci alpini e poi sino all'estremo sud dalla varia pittoresca movimentata dorsale appenninica, sentono acuta e struggente la nostalgia della montagna in un paese tremendamente piatto. Ed ecco che, per venire soprattutto incontro a questo desiderio della clientela italiana proveniente dall'Egitto, si è trovato nell'isola di Rodi un recesso montano salubre fresco suggestivo, che ricorda singolarmente le nostre Prealpi: il Monte del Profeta.

Il monte è circondato da un fitto bosco, conservato anche per merito di una superstizione locale. Gli isolani hanno creduto fermamente per molto tempo che il Santo punisse con la morte chiunque osasse tagliarne un albero. Vero bosco sacro, il Bosco del Profeta Elia è costituito particolarmente da pini e da cipressi. Una magnifica strada turistica lo attraversa, tracciata tra la fitta e bellissima selva, con assoluto rispetto degli alberi più rigogliosi. Per gli Italiani dell'Egeo Rodi è ormai diventata tutta un « bosco sacro ». Le leggi che proteggono le piante antiche e nuove sono rigorosissime; solo in tal modo l'« isola delle rose », rifiorita con la importazione delle rose dall'Italia, è anche l'« isola verde », rinverdita dal geloso amore per l'albero, che il Regime ha insegnato agli Italiani.

Con la strada, sul Monte del Profeta sono sorti i primi fabbricati: una villa di residenza estiva del Governatorato, semplice e tuffata nel verde; un albergo che risponde a qualunque esigenza dei turisti, anche questo costruito con uno stile alpestre adatto alla località. L'albergo si è rivelato ben presto insufficiente, ed è sorta una sua dipendenza; poi l'uno e l'altra sono stati raddoppiati. Il successo della stazione montana di Rodi è in continuo aumento, perchè la montagna è davvero incantevole. Nel bosco si possono fare brevi passeggiate seguendo viottoli pittoreschi, o più lunghe escursioni a Cima Pila, Cima del Canto, Malacima.

Il panorama è arricchito dalla vista del mare, con gli isolotti antistanti.

Altri elementi pittoreschi del Monte del Profeta sono il piccolo santuario ortodosso, lo *châlet* di stile atesino, dove risiede il capo-guardia forestale, i ben disposti capanni alla rustica per le soste dei villeggianti.

E in tutta la zona un senso di pace, di tranquillità, di benessere, che ristora e ritempra. Molti salgono al Profeta dopo la stagione balneare sulla « Spiaggia delle Rose » o dopo la cura termale di Calitea, integrando così i beneficî del mare o delle acque curative con le balsamiche arie montanine. Per molti il Profeta è ormai diventato la stazione alpestre prediletta; e la clientela è formata, oltre che dalla colonia degli Italiani residenti in Egitto, anche da Italiani che, recandosi nell'Egeo per diporto o per istudio, approfittano della singolare possibilità di villeggiare in montagna.

Ai piedi del Monte del Profeta, in una località anch'essa di carattere alpestre e silvestre, è sorto il campeggio estivo dei Giovani Fascisti, dove — insieme agli Italiani — si fondono tutte le razze etniche dell'isola, all'ombra del Littorio.

Perchè la Montagna di Rodi non serve soltanto a ritemprare i nervi stanchi dei villeggianti; ma anche ad abituare i giovani isolani, nati sul mare, ad amare la montagna, a comprenderne tutto il fascino. Non si può essere Italiani senza conoscere il mare ed amare il monte: questo felice equilibrio fra due elementi opposti i Giovani Fascisti di Rodi lo trovano a traverso l'accorta organizzazione dei loro dirigenti e la valorizzazione intelligente della Montagna di Rodi, promossa dal Governatorato.

P. G. COLOMBI

LA « MONTAGNA DI RODI »: IL CASTELLO DI MONÓLITO A PICCO SUL MARE, SOPRA UN'ARDITA RUPE. *(Fot. Colombi)*

LE ISOLETTE CHE CIRCONDANO COLCHI, VISTE DAL MONTE DEL PROFETA. *(Fot. Colombi)*

LA VAL GARDENA E L'ALPE DI SIUSI DAL M. RASCIESA. IN PRIMO PIANO I PORFIDI QUARZIFERI PERMIANI DEL RASCIESA; PIÙ' INDIETRO A SINISTRA IL COMPLESSO PERMO-WERFENIANO; SUL FIANCO SINISTRO DELLA VALLE (A DESTRA) LE FORMAZIONI CALCAREO-MARNOSE E LE COLATE LAVICHE DEL TRIAS MEDIO. IL VERDE ALTIPIANO CORRISPONDE AD UNA VASTA ZONA DI TUFI DI S. CASSIANO; SULLO SFONDO I COLOSSI DOLOMITICI DEL SELLA, DELLA MARMOLADA E DEL SASSOLUNGO. *(Fot. L. Fränzl)*

COME SI SONO FORMATE LE DOLOMITI

Racconta una leggenda che in tempi molto lontani un principe della Ladinia, invaghitosi di una principessa della Luna, la condusse sposa nella sua regione.

Ma l'amore intenso di lui non era sufficiente a far dimenticare alla bionda fanciulla il luminoso candore dei suoi paesaggi lunari. E deperiva di giorno in giorno, di ora in ora, così da far temere prossima la sua fine.

Il principe, sfiduciato ed affranto, dopo aver tutto tentato invano, trovò finalmente un valido aiuto nei gnomi che abitavano nel suo regno, i quali filarono nottetempo i raggi della Luna e rivestirono i monti del loro chiarore.

In tal modo, la principessa lunare si ritrovò nel suo ambiente naturale e non soffrì più della terribile nostalgia, che per poco non l'aveva fatta morire.

Con questo grazioso racconto gli antichi Ladini spiegavano il particolare aspetto delle Dolomiti, e per quei tempi la spiegazione poteva essere abbastanza soddisfacente.

Ma ai giorni nostri non si ha più una così cieca fiducia negli incantesimi e si cerca di spiegare tutto quanto ne circonda in modo più rispondente al nostro senso critico ed al progresso delle nostre cognizioni scientifiche.

Spesso, però, tali spiegazioni non sono meno poetiche di quelle leggendarie, per chi — innamorato della natura — sappia scorgere nelle cose e nei fenomeni naturali la sconfinata bellezza dell'opera divina della creazione.

E' proprio questo il caso della genesi reale delle Dolomiti, genesi che avrà certo destato la curiosità di molti tra i visitatori di queste montagne singolari.

Infatti, il paesaggio dolomitico è assolutamente particolare, e il contrasto tra le dirupate cime dolomitiche, assumenti i più strani aspetti — ora di fantastici castelli in rovina, ora di torri e di guglie arditissime — e i dolci declivi verdeggianti di boschi e di prati, si fa subito notare anche all'escursionista meno abituato ed estraneo alla diretta osservazione della natura.

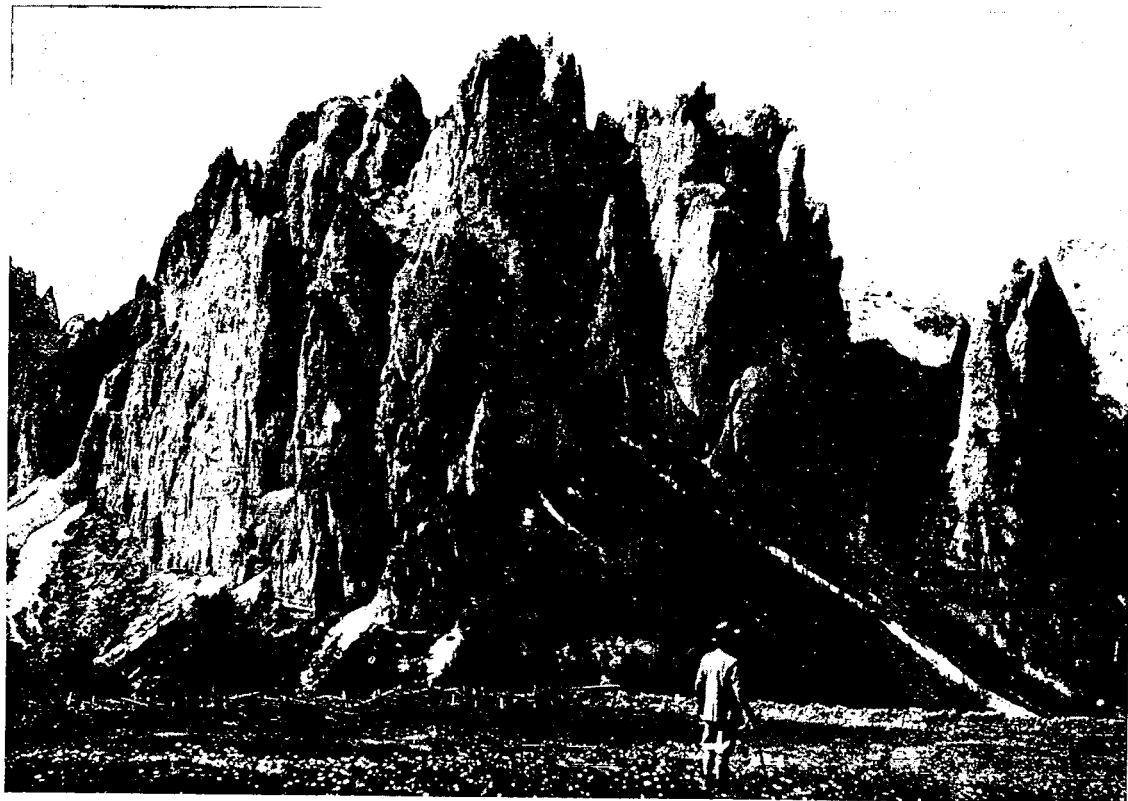
LE TORRI DEL SELLA VISTE DAL PASSO OMONIMO. E' ASSAI VIVO IL CONTRASTO TRA LE VERTIGINOSE PARETI DOLOMITICHE E LE SOTTOSTANTI ZONE MORBIDAMENTE MODELLATE, CORRISPONDENTI A DEPOSITI TUFACEI IN PARTE COEVI. *(Fot. dott. Zetta)*

Ma da che cosa deriva questo contrasto? Perchè nella regione dolomitica si avvicendano, sono anzi spesso addirittura compenetrate, rocce di tipi tanto diversi? Perchè le rupi dolomitiche hanno una fisionomia così diversa da quella delle altre montagne?

Occorre anzitutto dire che non tutte le Dolomiti hanno origine comune, e neppure coeva. Esse si distinguono essenzialmente in due gruppi: quello costituito da dolomie ladino-carniche, più antiche, e quello invece costituito da dolomie noriche, più recenti. Le prime sono più sviluppate nel Trentino nord-orientale e nell'Alto Adige, le altre, invece, lo sono nel Cadore, nello Zoldano e nell'Agordino. In alcuni gruppi, però — come in quello di Sella, che occupa una posizione intermedia — ambedue i tipi di roccia sono rappresentati, talora, in proporzioni diverse.

Vediamo innanzi tutto qual è l'origine delle Dolomiti più antiche, quelle, ad esempio, del Catinaccio, dello Sciliar, della Marmolada, delle Pale di S. Martino e di altri maggiori o minori colossi specialmente della regione trentina.

E' noto che anche attualmente in ma-

IL MASSICCIO DEL PELMO, COSTITUITO NELLA PARTE INFERIORE DA DOLOMIA PRINCIPALE, IN QUELLA PIU' ELEVATA DA CALCARI DEL LIAS.

UNA TIPICA SCOGLIERA DI « DOLOMIA DELLO SCILIAR »: I FRASTAGLIATI ERTI DIRUPI DI LARSEC, NELL'IMPONENTE GRUPPO DEL CATINACCIO, IN VAL DI FASSA. *(Fot. dott. Zetta)*

ri lontani e più caldi dei nostri, specialmente nell'Oceano Indiano e nel Pacifico sud-occidentale, esistono e sono in continuo accrescimento scogliere ed isole dovute all'intenso lavoro costruttivo di miriadi sconfinate di minutissimi animaletti: i coralli. Essi vivono in colonie di numerosi individui e producono spesso specie di arborescenze calcaree dalla forma assai varia. L'enorme quantità di individui e il lunghissimo volgere del tempo fanno sì che il lavoro di animaletti appena visibili ad occhio nudo costruisca barriere immense e caratteristiche isole, che nella loro forma più tipica ad anello vengono chiamati *atolli.*

Ora noi dobbiamo pensare che in tempi molto lontani, al principio dell'êra mesozoica o secondaria, dove ora si ergono superbe le cime nevose delle nostre Alpi, un vasto mare stendeva la sua mobile superficie, e sul fondo di questo mare, di questo antico mediterraneo, che i geologi chiamano *Tetide,* si verificavano all'incirca le condizioni cui sopra abbiamo accennato a proposito degli attuali mari dell'Oceania.

Si aveva, dunque, un mare non molto profondo, cosparso probabilmente qua e là di isolotti più o meno estesi, nel quale i coralli trovavano condizioni assai favorevoli al loro sviluppo.

Sorsero così costruzioni coralline più o meno estese, più o meno elevate. Talora si avevano imponenti piattaforme con ripide pareti terminali, talora invece barriere allungate, o anche soltanto piccoli scogli isolati.

Tali masse rocciose con l'andar del tempo si andavano assestando e consolidando, perdevano sempre più il loro aspetto originario di agglomerato di cespi di coralli, si formava insomma buona parte di quella roccia, la *dolomia* (carbonato di calcio e magnesio) che costituisce le nostre Dolomiti.

Mi par di vedere, a questo punto, sul volto di qualche lettore un'aria di incredulità o di meraviglia.

Eppure le cose sono andate proprio così. Anche oggi, se noi esaminiamo attentamente la roccia dolomitica nelle nostre escursioni, possiamo constatare che in qualche luogo, dove la originaria struttura organica è stata conservata meglio che altrove, sussistono ancora le eleganti impalcature delle antichissime colonie di coralli, alla cui opera dobbiamo la costruzione degli attuali massicci.

Non però esclusivamente ai coralli è dovuta la formazione delle masse rocciose dolomitiche: anche altri organismi vi hanno cooperato.

Se noi vogliamo ricostruire completo nella nostra mente il quadro che presentava il fondo del mare, a quei

LA MARMOLADA ED IL VERNEL (A SINISTRA). IL LORO VERSANTE MERIDIONALE E' INTERSECATO DA DISLOCAZIONI (FAMOSO LO « SCORRIMENTO DELLA MARMOLADA ») CHE RENDONO LA ZONA TRA LE PIU' COMPLICATE DAL PUNTO DI VISTA TETTONICO.

tempi, dobbiamo immaginarci vaste praterie sottomarine di *diplopore*, curiosi organismi vegetali secernenti una complicata struttura calcarea, il cui ammassarsi sul fondo del mare diede origine a sedimenti calcarei, spesso intercalati alle rocce di origine corallina o addirittura ad esse localmente sostituiti.

Dobbiamo, inoltre, pensare che in queste praterie sottomarine viveva una ricca fauna di molluschi, le cui conchiglie, ammassate sul fondo alla morte dei relativi proprietari, contribuirono in parte talora sensibile, assieme alle alghe calcaree, alla costituzione di depositi rocciosi (calcari della Marmolada e del Latemar). Anche di tutti questi organismi — forse più che non dei coralli — troviamo abbondanti esemplari conservati nella compagine rocciosa delle nostre montagne.

Da quanto ho detto fin qui si potrebbe ricavare l'impressione che il risultato del lavoro combinato di tante miriadi di organismi attraverso lunghe êre fosse un complesso di sedimenti calcareo-dolomitici, distesi pressochè uniformemente sul fondo dell'antico mare.

Ma se così fosse realmente, come mai si spiegherebbe quello che costituisce appunto la principale caratteristica delle montagne di cui ci stiamo occupando, il fatto cioè che molte delle Dolomiti si presentano come immense sco-

PEZZO DI DOLOMIA CON LA STRUTTURA CORALLINA CONSERVATA. *(Fot. dell'A.)*

LA VAL DI FASSA DA CIAMPEDIE'. SULLO SFONDO I GRUPPI DOLOMITICI DEL SASSOLUNGO (A SINISTRA) E DEL SELLA (A DESTRA). PIU' AVANTI, AL CENTRO, IL COL RODELLA, E, SULLA DESTRA, LE MASSE LAVICHE E TUFACEE DEL BUFFAURE. *(Fot. dott. Zetta)*

gliere isolate, spesso a contatto con masse rocciose nerastre di ben diverso aspetto, e talora addirittura con esse compenetrate?

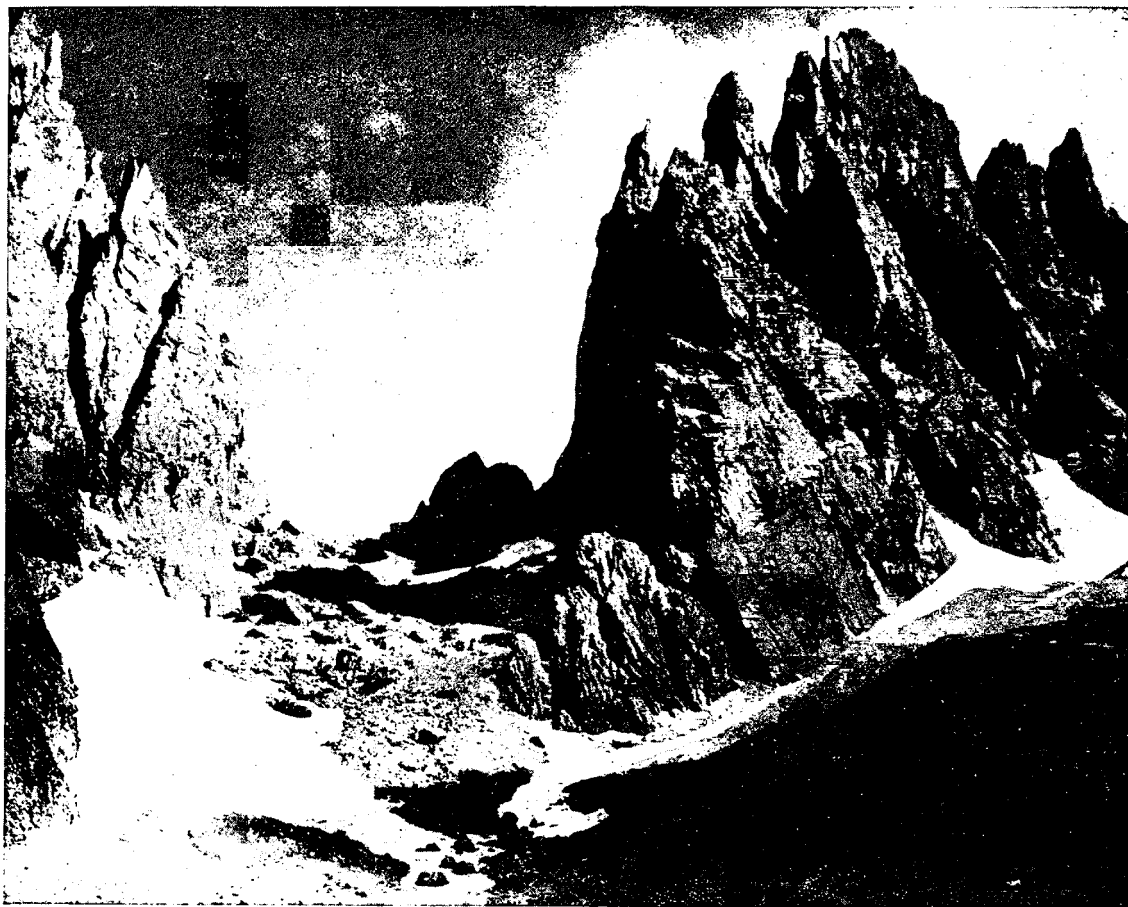
In realtà, nello stesso tempo in cui si venivano erigendo le scogliere coralline e si deponevano quei residui calcarei di altri organismi, l'attuale regione dolomitica era tormentata da intensi fenomeni vulcanici. Bocche eruttive di maggiore o minore importanza emettevano periodicamente notevoli quantità di materiali vulcanici. Si avevano così colate di lava e depositi spesso ingenti di tufi, che riempivano le depressioni comprese tra le varie formazioni coralline, quando anche non si sovrapponevano ad esse, apportandovi la morte e quindi causando periodi di arresto nella costruzione delle scogliere.

L'accumularsi di questi materiali, assai eterogenei, causa il succedersi di periodi di emissione di lava e di periodi esplosivi o di relativa tranquillità, dava talora origine a veri coni vulcanici, che a poco a poco emergevano dal mare.

Su questi isolotti, più o meno estesi, poteva anche attecchire qualche vegetazione, di cui ora troviamo le tracce frequenti (foglioline di felci, piccole fronde o frustoli carboniosi) nei depositi tufacei della regione.

A questi periodi di attività vulcanica, più o meno intensa, succedevano poi, ogni tanto, periodi di quiete, in cui l'azione delle onde del mare un po' alla volta sbrecciava i malsicuri edifici vulcanici, e i loro materiali disgregati si deponevano sul fondo del mare in sedimenti ora grossolani (conglomerati tufacei), ora minutissimi (tufi e marne tufacee degli strati di La Valle), a seconda della maggiore o minore lontananza dal luogo di origine e dell'intensità dell'azione disgregatrice del mare.

In questi periodi di quiete si aveva una intensa ripresa della vita animale e vegetale sottomarina. Le colonie di coralli accrescevano la loro attività, le antiche scogliere riacquistavano vigore e si estendevano, ricoprendo spesso i depositi subacquei di lava e di tufi; nuove colonie si formavano innumerevoli qua e là, e le faune di molluschi facevano di nuovo la loro comparsa, dapprima un po' timida, poi man mano più vigorosa e invadente.

In questo alternarsi e susseguirsi di periodi

LE ARDITISSIME « CINQUE DITA » NEL PICCOLO MA INTERESSANTE GRUPPO DEL SASSO LUNGO, TIPICO ESEMPIO DI « DOLOMIA DELLO SCILIAR » NON STRATIFICATA. *(Fot. dott. Zetta)*

di quiete e di attività, volta a volta vulcanica e animale, si aveva naturalmente la formazione per contatto di enormi ammassi di materiali assai diversi tra loro, pur essendosi formati contemporaneamente o quasi.

Così, mentre in un punto si aveva una massa dolomitica, che con maggiore o minore estensione orizzontale si elevava verticalmente per centinaia e centinaia di metri, poco distante si aveva, invece, una pila altrettanto elevata di strati nerastri o bruni, in cui si alternavano colate di lava, tufi grossolani compatti e tufi finissimi, più o meno fittamente stratificati.

Da ciò appunto ebbe origine il caratteristico paesaggio dolomitico e la coesistenza, in uno stesso gruppo montuoso, di rocce tanto diverse fra loro.

Alla fine di questo periodo, che viene chiamato *ladinico* dal nome appunto della regione dove si sono svolti i fenomeni sopradescritti, le forze endogene, che tanto avevano travagliato la nostra regione, si andavano man mano acquetando, e mentre da una parte si deponevano sedimenti marnoso-tufacei costituiti dallo smantellamento delle costruzioni vulcaniche preminenti e dal depositarsi di ceneri di qualche centro eruttivo ancora in attività, dall'altra si aveva un rifiorire ed un espandersi delle costruzioni coralline.

E' questo il periodo detto *di San Cassiano,* dal nome di una località della Ladinia in cui è stata rinvenuta una interessante e singolarissima fauna fossile, caratterizzata dalla piccolezza degli animali (in prevalenza molluschi ed echinodermi) che la costituiscono.

Ma col passare del tempo, anche l'attività delle colonie coralline ebbe fine nella nostra regione; e sulle sommità delle scogliere coralline e sulle cicatrici degli apparati eruttivi si depose uniforme una coltre di depositi in prevalenza marnoso-argillosi: gli strati di Raibl, così detti dal nome di una località all'estremo confine nord-orientale d'Italia, dove sono molto sviluppati.

Alla presenza di questi strati facilmente disgregabili si deve la formazione di alcune delle più famose « cengie »: tale, ad esempio, quella assai caratteristica che divide in due costruzioni sovrapposte la massa imponente del Gruppo di Sella.

IL GRUPPO DEL CATINACCIO, DAL LATEMAR. LE FALDE PRATIVE APPARTENGONO ALLA SERIE MARNOSO-ARENACEA DEL PERMIANO E DEL TRIAS INFERIORE. IL PRIMO GRADINO ROCCIOSO, A DESTRA, E' « DOLOMIA DELLA MENDOLA ». SOPRA, UNA FASCIA COMPOSTA DI UN ALTRO COMPLESSO MARNOSO O CALCAREO-MARNOSO: GLI « STRATI DI LIVINALLONGO ». SOVRASTANO LE MAESTOSE PARETI DELLA DOLOMIA LADINICA DELLO « SCILIAR ». *(Fot. dott. Zetta)*

LE PARETI OCCIDENTALI DEL SELLA NELL'ALTA VAL GARDENA. EVIDENTE LA CENGIA CHE LE DIVIDE IN DUE PARTI: L'INFERIORE E' « DOLOMIA DELLO SCILIAR ». LA SUPERIORE DOLOMIA PRINCIPALE.

TIPICO ESEMPIO DI PASSAGGIO LATERALE DA UNA FORMAZIONE CALCAREO-DOLOMITICA DI ORIGINE CORALLINA A UNA SERIE LAVICO-TUFACEA, ALMENO IN PARTE COEVA. *(Fot. dott. Zetta)*

Altri monti, pure dolomitici, hanno origine ben diversa. Sono quelli formati di dolomia norica, e cioè i più imponenti massicci dell'Agordino orientale, dello Zoldano e del Cadore. Massicci i cui nomi richiamano alla mente pareti vertiginose, vette incoronate di chiacci perenni e impennacchiate di nubi: Pelmo, Civetta, Antelao, Sorapis, Cristallo e molti altri.

Come si formarono questi colossi? Essi hanno un'origine assai più semplice. Non si ebbe qui il lavoro costruttivo di miriadi di animaletti, ma invece il semplice depositarsi in fondo al mare di materiali anche in questo caso in prevalenza di origine organica, cioè costituiti dalle parti calcaree (gusci, ecc.) di animali marini morti.

Si distese così su tutta la superficie della regione una potente coltre di sedimenti dapprima in prevalenza dolomitici (Dolomia principale o norica) poi, invece, calcarei (calcari del Lias) dalla tinta assai chiara, biancastra o perlacea.

Su questo complesso si depositarono poi altri strati calcarei e marnosi, quelli del Giurese superiore e del Cretaceo, finchè all'inizio dell'êra cenozoica o terziaria, in virtù di forze la cui ultima causa ci è assai mal nota, quello che era stato per così lungo tempo fondo marino fu sollevato sempre più in alto, fino ad emergere dalla superficie delle

onde ed assurgere alle eccelse altezze delle nostre cime alpine.

Il grandioso fenomeno portò, dunque, allo scoperto l'imponente pila di sedimenti che abbiamo descritta, e questa venne perciò a trovarsi sottoposta all'azione erosiva degli agenti atmosferici.

L'azione delle acque dilavanti ed erodenti si accentuava maggiormente là dove, in seguito all'adattamento della compagine rocciosa alle potenti spinte orogenetiche, si erano verificate delle spaccature di varia entità. E così, a mano a mano che i monti sorgevano, i torrenti e i fiumi riportavano al mare quantità enormi di materiali, e tornavano a riveder la luce depositi che durante millenni erano stati ricoperti da altri più recenti.

In qualche zona della regione dolomitica, per esempio nel Cadore e nell'Ampezzano, l'azione erosiva incise profondamente soltanto la parte più recente della coltre sedimentaria, lasciando sussistere di essa più o meno estesi residui isolati, quasi galleggianti sopra la massa dei depositi più antichi. Si formò così buona parte degli imponenti colossi delle Dolomiti orientali, che, come già dicemmo, sono costituiti in massima parte da Dolomia principale e da calcari del Lias.

In altre zone invece — particolarmente nella regione dolomitica e alto atesina — sussistono ormai scarse tracce dei più recenti depositi ed affiorano invece le più antiche masse dolomitiche di origine corallina.

Abbiamo visto più sopra come le scogliere dolomitiche ladiniche erano affiancate e distinte tra loro da altre formazioni di origine ben diversa. Su queste — costituite in prevalenza da materiali meno consistenti e quindi molto più facilmente disgregabili — l'azione erosiva dell'acqua si esercitò maggiormente che non sulle compatte e rigide scogliere dolomitiche.

Dimodochè quest'ultime masse rocciose, liberate dai depositi di origine vulcanica che le circondavano e le sommergevano, vennero ad elevarsi nel loro superbo isolamento, dominando le zone circostanti, che davano origine a verdeggianti distese di boschi e di prati.

Pur dovendo schematizzare alquanto per non riuscire troppo difficile, e pur avendo trascurato per brevità di accennare all'influenza che le potenti forze orogenetiche hanno esercitato sulla formazione delle nostre montagne e del paesaggio dolomitico, io credo di aver dato, con quanto sono venuto esponendo fin qui, un quadro abbastanza chiaro del succedersi dei fenomeni e degli avvenimenti che han dato origine a queste montagne, le quali sono certamente da annoverare tra le più belle della nostra Patria, pur così ricca di bellezze naturali.

PIERO LEONARDI

LE FANTASTICHE TORRI DEL VAIOLET, NEL GRUPPO DEL CATINACCIO (VAL DI FASSA), TIPICHE GUGLIE DI « DOLOMIA DELLO SCILIAR ». *(Fot. Dott. Zetta)*

DINTORNI DI MERANO. *(Fot. B. Stefani)*

Vita del Touring

Un significativo commento alle parole del nostro Presidente.

Quando già questo numero della Rivista stava per andare in macchina, abbiamo ricevuto da alcuni nostri Soci vitalizi la lettera seguente. Se fosse giunta prima, dato il suo contenuto, l'avremmo pubblicata nelle pagine di questo stesso fascicolo in cui sono trattati argomenti della più vitale importanza per la vita del Touring.

La lettera è, infatti, un nuovo documento di quello spirito di solidarietà che è sempre stato uno dei saldissimi perni della nostra istituzione; e se ora, stringendo il tempo, siamo costretti a rinviarne un adeguato commento ad una prossima occasione, non vogliamo però tardare ad esprimere ai firmatari la compiacenza del nostro animo grato. Gratitudine per l'atto in sè, gratitudine per il sentimento che lo ispira. Nè dubitiamo che, leggendo la lettera dei colleghi, i Soci, considerandone il significato, uniranno il loro al nostro compiacimento, il loro al nostro elogio.

Col più vivo interesse abbiamo letto su « Le Vie d'Italia » *quel « Discorrendo fra noi » col quale il nostro amato Presidente commentava, compiacendosene, l'esito dell'Assemblea annuale, e dal passato, come è uso della nostra Associazione, prendeva le mosse per considerare l'avvenire.*

Ma a noi — amici di vecchia data, cui è legame anche il comune antico attaccamento al Touring — ha fatto particolare impressione un periodo della breve Relazione, là dove, considerando l'attuale apporto delle vecchie quote vitalizie ai redditi annuali dell'Ente, ha dovuto constatarne la media in L. 7,50, in confronto alle nuove quote di L. 22 per gli Annuali 1938 e al presunto impiego della nuova quota vitalizia di L. 350. E' una constatazione, ha detto il Sen. Bonardi, di cui si deve tenere rigorosissimo conto e a cui bisogna reagire innanzi tutto mantenendo salda la compagine sociale e procacciandole nuovi aderenti.

Benissimo: ma se la nostra qualità di Soci vitalizi anziani può autorizzarci a interloquire, ci permettiamo di chiedere se non vi sia qualcosa di più immediato effetto che — ove il Sodalizio non possa o non voglia chiederla — possa però essere compiuta dai Soci stessi. Nelle parole del Presidente ci pare di leggere il proposito di un'amministrazione anche più vigile e severa di quella che è già nelle consuetudini del Touring, e ciò è giusto; tuttavia, ognuno di noi sente, come lo ha sentito il nostro Consiglio Direttivo, che una Istituzione come la nostra non vive di vita giornaliera, ma — anche quando al di fuori non consta — nell'intimo suo sta elaborando e attuando sempre nuovi programmi in evoluzione.

Parole? No, realtà; e noi, vecchi soci del Touring, ricordiamo che, proprio durante il quadriennio della Grande Guerra il Touring ha messo in cantiere — in più dell'attività normale — una serie di lavori apparsi solo più tardi, i quali hanno esteso l'ambito della sua azione anche oltre il pubblico italiano: le pubblicazioni dirette a far conoscere al mondo la grandezza del nostro contributo e sacrificio nella guerra; la « Guida d'Italia per gli stranieri », che presentasse loro, nelle rispettive lingue, ma in un'atmosfera prettamente italiana, la nostra terra; e, impresa fra tutte maggiore, l'Atlante Internazionale.

Se, dunque, non basta vivere soltanto per il presente, noi ci chiediamo se è giusto che i Soci vitalizi di antica data restino indifferenti davanti a quel 7,50. Nessuno, facendosi Vitalizio, ha certo pensato ad una speculazione; tutti ben sanno invece, e vogliono, che quella loro adesione suoni approvazione e costituisca valido contributo ai fini sociali. E però noi crediamo che non pochi accoglieranno la nostra esortazione: chi può farlo senza sacrificio, integri il contributo che già con la propria inscrizione aveva inteso di mettere a disposizione del Sodalizio.

I Soci le sentono queste cose; se occorresse dimostrarlo, basterebbero gli elenchi, che proprio in questi mesi si vanno pubblicando, dei Vitalizi i quali, non richiesti, mandano la somma integrativa per la conversione della loro quota in nuova Rendita. E perchè non dovrebbero sentire ugualmente — diciamo anzi a maggior ragione — quanto sarebbe bello, e più ancora che bello equo, che in questa circostanza allineassero la loro quota sulla misura del nuovo contributo 1938? Non è forse il Touring l'associazione che, in periodo di stasi, ha dato il primo impulso alla formazione di una coscienza turistica nel nostro Paese? Non è esso che ha creato le prime Guide d'Italia, le prime Carte veramente popolari che hanno insegnato a conoscerlo e ad amarlo? E non è esso che, allargando sempre più l'orizzonte della propria attività, ha finito per creare tutta una letteratura geografico-turistica quale nessun'altra Nazione può vantare?

Diamo, quindi, opera tutti quanti affinchè questa attività possa sempre svilupparsi con la consueta antiveggenza. E' questa la ragion d'essere di noi Vitalizi ed è questa la nostra benemerenza principale. Tale è l'appello che rivolgiamo ai Consoci. E non per la pretesa di dare l'esempio, ma solo in ossequio al buon detto antico: « metà consigli e metà quattrini », inviamo l'accluso vaglia

di complessive L. 750,—, destinato a conguagliare, come da nota in calce, le rispettive nostre vecchie quote con le L. 350 dei nuovi Vitalizi 1938. Non è un augurio che noi esprimiamo, bensì la certezza che i Soci vitalizi risponderanno in massa all'invito, più che nostro, della loro intima fiducia nell'avvenire del Touring.

A. G. BIANCHI - Milano
Avv. LUIGI LOMBARDI - Torino
ATTILIO ORECCHIA - Torino
GUIDO SARTORI - Verona

Comm. A. G. BIANCHI - Milano - Socio vitalizio dal 1894. quota pagata, L. 150; versa ora, ad integraz. L. 200,—
GUIDO SARTORI - Milano - Socio dal 1902; vital. dal 1932: quota pagata L. 200; versa ora, ad integr. L. 150,—
Avv. LUIGI LOMBARDI - Torino - Socio vitalizio dal 1903: quota pagata L. 150; versa ora, ad integr. L. 200,—
Cav. ATTILIO ORECCHIA - Torino - Socio vital. dal 1909: quota pagata L. 150; versa ora, ad integr. L. 200,—
L. 750.—

L'albo d'Onore del Touring Club Italiano.

Pubblichiamo il 10° elenco dei Soci gloriosamente caduti in Africa Orientale e in Spagna. Fra di essi figurano 4 Ufficiali della nostra Marina, vittime del brigantesco attentato contro il piroscafo Barletta, *e i due fratelli Busca, caduti nello stesso mese uno nel cielo dell'Africa Orientale e l'altro nel cielo di Spagna. I nomi sono desunti dagli elenchi ufficiali XXIII, XXIV e XXV dei Caduti in A. O. I. e dagli elenchi dei Caduti in Spagna apparsi il 4/6 - 24/6 - 3/7 - 15/7 e 30/8.*

Caduti in A. O. I.

BUSCA ENNIO . . . . . *Tenente Pilota*
CORAPI ANTONIO . . . *Carabiniere*
CUCCA MARIO . . . . . *Capit. di fanteria*
RUGGIERO DIALMA . . . *Ten. Colonnello*
VIANINO GUIDO . . . . *Soldato*

Caduti in Spagna

BANTI EZIO . . . . . . *Geniere*
BARILLARO ARTURO . . *Capo Manipolo*
BUSCA GIORGIO . . . . *Capit. Artiglieria (Oss. d'aeroplano)*
DONDA MARIO . . . . . *Capo Manipolo (Cons. mil. T. C. I.)*
MATAROLLO ELIOS . . . *S. Ten. Pilota*

Caduti nell'attacco al piroscafo «Barletta»

ANGELI ANGELO . . . . *S. Ten. di Vascello*
BATTAGLIA CARLO . . . *Capitano*
NATALICCHIO CARLO . . *Tenente*
SPIGONARDO NICOLA . . *Tenente*

La "Carta Automobilistica al 650.000,,

Come abbiamo ripetutamente annunziato, la nuova edizione della «*Carta automobilistica al 650.000*», adeguata alle presenti condizioni della viabilità e migliorata nella sostanza e nella veste, è disponibile nel suo primo foglio — *Italia Settentrionale* — al prezzo di L. 9 alla Sede del Sodalizio; L. 10 franco di porto nel Regno, Impero e Colonie; L. 12 all'Estero.

Le Vie del Mondo.

Il fascicolo di ottobre della nostra consorella «*Le Vie del Mondo*», ha il seguente interessantissimo sommario:

L. Pattis, *Luci e ombre dell'India* (con tavole a colori); M. C. Catalano, *Shanghai;* A. Davico, *La resurrezione di Gerasa* (con tavole a colori); G. Bassetti, *Terranova, isola di pescatori;* R. E. Greenham, *La Grande Barriera di Corallo;* «*Di paese in paese*».

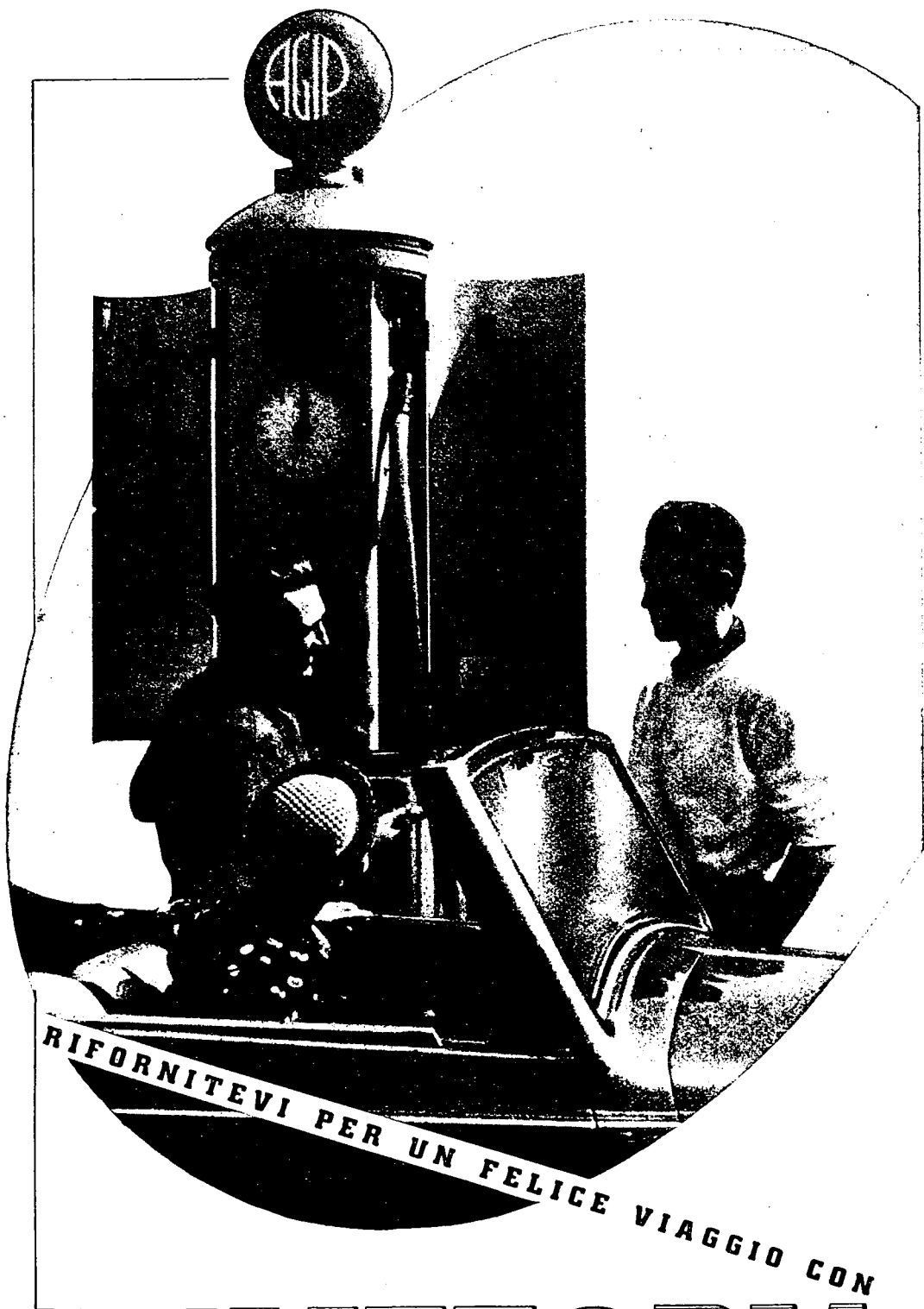
Il lussuoso fascicolo, in carta patinata speciale, consta di 120 pagine con oltre cento illustrazioni in nero, 5 tricromie, 10 cartine e grafici, artistica copertina a colori.

Esempi da imitare.

Anche in questo numero siamo lieti di poter registrare lo spontaneo invio, da parte di numerosi Soci Vitalizi, della quota integrativa di Lire 22.50 o di L. 30, secondo cioè che si tratti di Soci inscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o di L. 200 (dal 1932 al 1935) a rimborso della somma versata dall'Amministrazione del T. C. I. per convertire il loro contributo in Rendita 5 %. Ecco la nuova serie di «esempi da imitare»:

Cap. Cav. Paolo Beretta, Genova; Dott. Antonio Bortolani, Verona; Landi Alarico, Genova; Cian Attilio, Arsiero; Preda Sebastiano, Fusignano; Cav. Corradino Bandini, Siena; Ravasini Oscar, Trieste; Dalpiaz Rodolfo, Terres; Sichi Alfredo, Cutigliano; Bonetto Giuseppe, Cairo Montenotte; Polimanti Cesare, Otricoli; Loro Piana Mario, Quarona Valsesia; Gallinella Oreste, Parma; Mazzoleni Gian Battista, Milano; Rag. Enrico Colombo, Milano; Carugati Umberto, Saronno; Dott. Mario Roccavilla, Torino; Delzanno Carlo Alfonso, Torino; Dott. Marcello Labor, Pola; Rebelli Giuseppe, Trieste; Dott. Luigi Fonzi, Roma; Capitano Lino Pais, Fiume; Innocenti Giuseppe, Ambivere; Ferraiolo Angelo, Salerno; Cravello Albino, Pekishti-Lusknie; Ermoli Pietro Paolo, S. Ambrogio Olona; Geom. Rag. Ferdinando Scuri, Tripoli; Dott. Carlo Bass, Hatzingen; Bussi Carlo, Torino; Dott. Enzo Samoggia, Milano; Dottoressa Lea Samoggia, Milano; Samoggia Vera, Milano; Fonzi Genoese Isabella, Roma; Puccio Dora, Palermo; Dott.a Ada Barbieri Baviera, Cremona; Dott.a Prof.a Margherita Ancona, Milano; Dott.a Luisa Ancona, Milano; De Burgh Daly Eileen, Bordighera; R. Istituto Tecnico Industriale «Eugenio Bona», Biella; Istituto Nazionale per le opere pubbliche dei Comuni, Roma; S. E. Generale Cav. di Gr. Cr. Lorenzo Barco, Torino; Colonnello Cav. Carlo Mariani, Firenze; Dott. Prof. Albino Machetto, Biella; Avv. Comm. Enrico Mascheroni, Beè; Rag. Dott. Giulio Conte, Manta; Colonnello Comm. Gilberto De Marinis, Alessandria; Capitano Ing. Francesco Taschetta, Taranto; Dott. Prof. Fausto Penati, Torino; Ing. Giuseppe Rangoni, Bologna; Dott. Cav. Giuseppe Guercini, La Spezia; Don Francesco Pasti, Funo di Argelato; Iavagnilio Gaetano, Console del T. C. I., Biella; Avv. Raffaele Montesani, Fuscaldo; Lurani Cernuschi Francesco, Milano; Rag. Mario Cantini, Milano; Girotti Pietro, Tripoli; Capitano Dott. Luigi Pettinari, Teramo; Maggiore Cav. Riccardo Salomone, Roma; Generale Comm. Fidenzio Dall'Ora, Novara; Timperi Augusto, Bolognola; Nicoletti Ilario, Giovanni Berta; Dott. Antonio Soldi, Gonzaga; Borri Silvio, Imperia; De Bonfioli Adone, Ala; Prof. Michele Carboni, Aritzo; Possenti Ugo, Roma; Dott. Ignazio Cugusi, Cagliari; Rag. Alberto Barsanti, Pisa; Rag. Angelo Izzi, Roma; Dott. Arturo Segre, Fusine Valromana; Dott. Giovanni Fabriani, Spilamberto; Don Giuseppe Beati, Zanengo; Barone Dott. Antonino Gennardi di Molinazzo, San Biagio Platani; Rag. Comm. Augusto Grillo, Milano; Dott. Prof. Francesco Morra, Milano; Generale Gr. Uff. Vito Scimeca, Bologna; Vivaldi Ernesto, Mioglia; Prof. Augusto Fighiera, Console Scolastico del T. C. I., San Remo; Ing. Mario Rizzo, Modena; Ing. Pierantonio Crespi Legorino, Busto Arsizio; Rag. Comm. P. Gustavo Giraud, Genova; Ing. Marco Ricci, Milano; Reinosso Margherita, Torino; Mongardi Augusta, Sasso Morelli.

(continua)

AT-10

AGIP
RIFORNITEVI PER UN FELICE VIAGGIO CON
LITTORIA
L. 25
IL SUPERCARBURANTE DI SICURO RENDIMENTO

ITINERARI GASTRONOMICI

PRELUDIO

Iniziando, nel numero di luglio, questa nuova rubrica, ne spiegammo le ragioni, non che la stretta connessione della materia coi multiformi aspetti del Turismo. Per i lettori che avessero dimenticato il contenuto di quella « premessa » la riassumiamo qui brevemente.

Questi « Itinerari gastronomici », che passano in rassegna — ad una ad una — tutte le provincie d'Italia, confidano — torniamo a ripeterlo — nella volonterosa collaborazione di quanti si occupano, o s'intendono, o simpatizzano con la cucina e i suoi più genuini prodotti nelle diverse parti — città e loro dintorni — del Regno.

Passammo già in rassegna la cucina fiorentina e i ristoranti della Città e delle adiacenze, dove il forestiero (consideriamo tale anche l'Italiano quando in Italia esce dal suo paese) può mangiare e bere bene. Dedichiamo la puntata di questo numero alla cucina veneziana.

I buoni amici del Sodalizio che abitano nelle altre città del Veneto mandino un'analoga rassegna relativa ai loro paesi. Così il Touring conoscerà che cosa pensino della materia i Veneti: e dallo sforzo comune potrà forse scaturire un lavoro non indegno di essere riassunto e pubblicato.

I collaboratori, scrivendo alla Redazione de « Le Vie d'Italia » *(Corso Italia, 10 - Milano) abbiano cura di indicare anche i migliori esercizi dei centri urbani; e tenendo presenti con molta diligenza tutte le strade che irradiano dalle rispettive città, indichino, se ve ne sono, i migliori esercizi sparsi lungo le stesse o esistenti in altri luoghi notevoli di ogni singolo paese.*

Torniamo a ripetere che questo tentativo merita — se non c'inganniamo — la maggiore considerazione, essendo la cucina, e quindi la sua conoscenza, uno degli elementi essenziali — potremmo dire decisivi — di un incremento del Turismo, che il Regime intende conseguire nel più breve termine, per ragioni morali e sostanziali di capitale importanza. Se, in considerazione di ciò, il pubblico seconderà con fervore la nostra iniziativa, persisteremo in questa rassegna gastronomica del nostro Paese, sperandone risultati non illusori; se, invece, questa collaborazione che invochiamo ci mancherà, desisteremo dal nostro proposito, con la legittima soddisfazione, però, di aver richiamato l'attenzione e l'interesse di molti su un argomento che speriamo rimanga all'ordine del giorno.

La collaborazione che invochiamo non può valersi dell'attività di buona gente che abitualmente si segga a tavolino, ma deve rispecchiare, in forma viva e spontanea, le conoscenze e le opinioni di quanti vivono la vita locale dei varî luoghi di questa nostra Patria, così ricca di risorse anche negli onesti piaceri della mensa.

Lieve, e fors'anche gradita, è la fatica a cui invitiamo non solo i nostri Soci, ma tutti gli Italiani, moltissimi essendo fortunatamente coloro (albergatori, cuochi, turisti di ogni categoria) che possono interloquire autorevolmente.

Ove la nostra iniziativa venga secondata dalla collaborazione diligente degli esperti a cui facciamo appello, si riuscirà finalmente a mettere insieme un corpus *razionale della cucina italiana, che potrà dare buoni frutti anche nell'occasione non lontana della grande Esposizione Universale del 1941.*

LA CUCINA VENEZIANA

Le presenti note sulla cucina veneziana non sono dirette a erudire i Veneziani, i quali, necessariamente, son maestri in materia: questo rapido abbozzo, imbastito secondo il programma esposto ne *Le Vie d'Italia* dello scorso luglio, mira anzi a provocare correzioni e aggiunte da parte dei Veneziani che si interessano di gastronomia.

Si tenga presente che questi « itinerari gastronomici », — dal cui complesso, piacendo al pubblico, dovrebbe scaturire automaticamente una ideal guida gastronomica italiana — non vogliono essere un trattato completo e presuntuoso *de re culinaria*, ma soltanto una guida breve e sufficiente la quale, tolto di mezzo il troppo e il vano, riesca a dare un qualche orientamento al forestiero che visita le varie nostre regioni e sia desideroso di conoscere almeno i doni più caratteristici della mensa e delle cantine locali.

* * *

A Venezia trionfa, naturalmente, il pesce: e il forestiere amante della buona cucina ha qui l'obbligo, *in primis et ante omnia*, di recarsi a visitare la Pescheria, nelle vicinanze di Rialto, e non per ammirare la presuntuosa architettura dell'ambiente, bella e originale tuttavia, come ogni cosa di Venezia, ma per notare la straordinaria varietà di pesci che arricchisce, in confronto di molti altri mercati, quello doviziosissimo di Venezia.

Lasciando deliberatamente da parte certe qualità di pesce che non interessano molto il forestiero, il quale, di preferenza, volge la sua attenzione soltanto alle migliori, notiamo subito che, abitualmente, e salve le debite esclusioni stagionali, circa quaranta qualità di crostacei e di pesci concorrono abitualmente a creare la eccezionale pompa della pescheria veneziana.

Venezia è una delle poche città che vuole la salvezza e non la morte del peccatore di gola: mentre par fatta apposta per rigurgitare di vendite di crostacei all'aperto e di venditori girovaghi degli stessi (e così era un tempo). ora tal genere di commercio sporadico e ambulante è a Venezia completamente abolito e particolarmente preso di mira dalle autorità sanitarie. Si assiste quindi in Italia a uno strano spettacolo: in tutte le maggiori città di terraferma il forestiero è visitato direttamente nei ristoranti dal venditore col caratteristico canestro dei crostacei, i quali in talune città, come a Firenze, si vendono e si mangiano anche all'ingresso di qualche

ottimo ristoratore del centro; a Venezia invece, ove tal genere di traffico parrebbe dover costituire un ramo essenziale della vita locale, è completamente soppresso. Nè possiamo biasimare il rigore estremo in proposito delle autorità sanitarie veneziane, perchè non esistono garanzie di provenienza e di conservazione idonee a preservare dai pericoli potenziali che presentano i crostacei mangiati crudi. E anche nel campo gastronomico *salus publica suprema lex esto.*

Di ogni crostaceo e di ogni pesce diamo anche il nome scientifico latino, fornitoci con paziente cortesia da que sapientissimo ittiologo che è il Conte Emilio Ninni di Treviso; e ciò perchè il forestiero (sia esso siciliano o norvegese o giapponese o americano) possa, se voglia ricorrere ai lumi dei competenti del suo paese, indagare se vi regnino le specie nostre, da noi designate col nome popolaresco veneziano.

Ostriche (OSTREA EDULIS). Nella laguna di Venezia si pescano le così dette *óstreghe de palúo,* squisite; si vendono sul mercato quelle di Taranto e anche quelle coltivate nel fiord di Leme, in Istria, fra Orsera e Rovigno, batteriologicamente purissime all'origine; ma chi assicura che, per mal compreso spirito di buona conservazione, i canestri non vengano tuffati nelle acque impure dei canali veneziani?

Se il traffico vagante dei crostacei è impedito, se ne trovano tuttavia in Pescheria, e, come vedremo, in taluni ristoranti, che offrono sufficienti garanzie di freschezza e di immunità della merce, sempre nei limiti concepibili in un campo che è assai arduo e problematico.

Per ovviare ai pericoli che presenta l'ostrica mangiata cruda, si sono escogitati varî metodi di cottura e tutti li abbiamo sperimentati, ma tutti ci sembrano una profanazione del cibo elettissimo, che va mangiato esclusivamente crudo; perfino il risotto di ostriche va bandito dalla mensa del vero buongustaio, che verso l'ostrica deve serbare un rispetto riverenziale.

A Venezia chiamano col brutto nome di *peòcio,* corrispondente alla parola italiana «pidocchio», quell'eccellente frutto di mare che è il MYTILUS, le «cozze» dei meridionali; cibo saporito e bello, che in molte parti d'Italia si mangia anche crudo; non a Venezia, dove si teme, a ragione, che i mitili provengano non dalla laguna libera, ma dagli infetti rii urbani. Quindi si mangiano senza pericolo cotti in risotto o cotti in zuppa alla cappuccina, col loro guscio: questo, aprendosi col calore, dà l'acqua salata, che si allunga con olio e si condisce con sale, pepe, prezzemolo ed aglio. L'aglio, adoperato con misura e con arte, è ingrediente indispensabile alle minestre di magro, che non possono quindi essere gustate nella loro integrità dal disgraziato (tale, naturalmente, soltanto in senso gastronomico) che abbia l'idiosincrasia dell'aglio o non lo possa digerire.

Del risotto di magro coi mitili (*peòci*) parleremo nel paragrafo dedicato ai risotti coi crostacei.

Come altri paesi si vantano delle *vóngole,* Venezia ha al suo attivo le *cape tonde* (CARDIUM EDULIS) fra le quali particolarmente apprezzate quelle dette *malgaròte* che si pescano nella laguna circostante a Marghera. Frutto di mare superiore di gran lunga alle *vóngole* per bellezza di aspetto e per sapore. Corrispondono le *cape* alle *telline?* Il risotto con le *cape* è la quintessenza della bontà. Si mangiano anche in zuppa, alla cappuccina, cotte e servite col bel guscio striato: e i Veneziani, popolani e ricchi, le mangiano avidamente e copiosamente anche crude, perchè, nel supposto che vengano raccolte solo nella laguna lontana dalla città, le credono immuni da pericoli: i quali del resto vengono affrontati spensieratamente dai golosi, convinti come sono, per la bontà di tal crostaceo, che il giuoco valga la candela.

Assai simili alle *vóngole* abbiamo a Venezia i *caparozzoli dal scorzo grosso e dal scorzo sutil* (TAPES DECUSSATUS e SCROBICULARIA PIPERATA). Si mangiano in risotto, in zuppa alla cappuccina e crudi: ma le *cape tonde* sono le regine dell'Estuario.

In risotto o fritti o crudi si mangiano i *canestreli,* detti altrove *pèttini* (PECTEN OPERCULARIS) dal guscio decorativo, che ha grandezza media fra quello dell'ostrica e quello della *capa tonda.*

I *caparozzoli* assomigliano, in piccolo, alla *capa santa* (VOLA JACOBEA) così detta perchè di quelle conchiglie magnifiche si ornavano i mantelli dei pellegrini che andavano a San Giacomo di Galizia. Ora costituiscono pietanza eccellente e vistosa, cotte rapidamente in gratella nel loro guscio, condite di olio e prezzemolo (senza aglio): si servono nel guscio su piatti capaci, perchè occupano largo spazio. Soltanto dopo tolte dal fuoco si irrorano di limone, il quale diventerebbe amaro a contatto del soverchio calore.

Soltanto per denunciare al disprezzo dei buongustai un uso non consentito della *capa santa* ricordo le *cape sante in umido,* che si cucinano a Venezia all'uso stesso delle seppie in umido, le quali trovano in tal modo debita e lodevole cucinatura, mentre le *cape sante,* ridotte al comune denominatore dell'umido, perdono i pregi della forma, del colore, del sapore.

Le *cape da deo* o *cape longhe,* dette altrove *canolicchi* (SOLEN SILIQUA) sono ottime in zuppa, alla cappuccina e anche leggermente arrostite in gratella, unte o no con una penna intrisa d'olio.

Fra queste ghiottonerie metteremo i *gambareti* (ANCHISIA LACUSTRIS) e le *schile* (CRANGON VULGARIS), ottimi allessi, sgusciati e conditi con olio e limone: buoni anche fritti.

Le *canocie* (SQUILLA MANTIS), gustose quando son sature di corallo, ma sempre fastidiose perchè attentano alla integrità delle mucose orali, si mangiano allesse, condite con olio e aceto o limone; ma i Veneziani usano anche arrostirle in gratella, facendo un solco con forbice e coltello lungo la corazza, affinchè penetri allo interno il condimento.

Sul mercato di Venezia si trovano le aragoste del tipo comune, ma l'aragosta dell'Adriatico è l'astice, *ástese* (HOMARUS VULGARIS) che si distingue per le zampe (chele) a tenaglia, delle quali son prive le aragoste. Le zampe, quando sono enormi, accolgono una polpa delicatissima, che fa dimenticare la carne dura e stopposa delle aragoste e degli astici, specie quelle degli esemplari suntuosi, che, insuperabili per bellezza di forma e di colore, non sono, per qualità intrinseche di gusto e di fibra, pari alla fama e al costo.

Il defunto Cav. Julius Grünwald senior, un viennese venuto giovanetto a Venezia, ove avviò un albergo e un ristorante che furono anticipazione esemplare di civiltà alberghiera, da uomo gaudentissimo e sapientissimo quale egli era (viveva anche per mangiare) e maestro di ogni capestreria culinaria, insegnava che i crostacei e i pesci allessi, per essere il gusto loro delicato e tenuissimo, soffrono appena appena il condimento di olio e limone, anche dal quale però taluni raffinatissimi prescindono, per non turbare il lieve aroma equoreo della vivanda.

E così, alla buona, al più con l'ausilio di olio e limone, si son mangiati sempre a Venezia questi ed altri cibi, finchè anche qui incominciò a imperversare la *mayonnaise* livellatrice e indigesta, delizia dei villani da rifare, che vanno pazzi anche per le cucinature *all'americana,* dove, sotto l'insolenza delle droghe e delle salse, spariscono colore e gusto, doti peculiari d'ogni cibo.

Paladini in Italia della cucina nazionale, immune da deviazioni e degenerazioni, consigliamo il forestiero illuminato di non lasciarsi sedurre da novità internazionali e irrazionali, buone per il volgo degli eleganti, che spesso non hanno mente e stomaco sano.

Ha tutti i pregi delle aragoste e degli astici, senza i difetti, la nostra *granzéola* (MAJA SQUINADO), che vien servita nel suo scrigno di cinabro. Mano paziente procede alla vuotatura d'ogni contenuto e ne aduna nel bel guscio la parte commestibile, spesso corruscante di corallo; si mangia dal guscio, condita d'olio e limone, cui « *gente più a mal che a ben usa* » fa talvolta una non lodevole aggiunta di senape inglese o francese, alterando uno dei cibi più belli e buoni della cucina nostrana.

In Istria si fa con la *granzéola* un eccellente risotto, ignoto alla cucina veneziana.

Si abbia cura di esigere esemplari femmine.

Sconsigliamo il *granzipéro* (ERIPHYA SPINIFRENS) detto altrove *pauro:* un piccolo mostro dal guscio tenace, che ha aspetto e resistenza di siluro e di carro d'assalto: troppa è la fatica per raccogliervi un'esigua materia commestibile, mentre ne è ricca la *granzéola*. Molti però lo considerano crostaceo prelibato.

I *folpi*, i polipi (ELEDONE MOSCHATA) assumono con la cottura bel colore rosato. Specie gli esemplari piccoli sono ottimi allessati in acqua salata, poi tagliati a spicchio e conditi con pepe, olio, aceto e limone, o anche mangiati con le mani, soltanto con un po' di sale, a guisa di uova sode.

In certe stagioni si fa grande uso dal popolo anche dei *caragoi longhi o tondi* (CERETHIUM VULGATUM e GIBBULA ALBIDA) e dei *garúsoli*, molluschi gastropodi, duri, ingrati a palato delicato, che bolliti, e quindi sterilizzati, si vendono impunemente anche per le vie.

Si vendono parimenti anche per le vie (e si mangiano in casa allessate e lasciate prima mezza giornata a macerare nell'olio, con pepe, sale, prezzemolo e aglio) le *masanéte*, femmina del *granzo* (CARCINUS MOENAS) così chiamate quando hanno il guscio duro a corazza e son prossime a gettare le uova, che chiamansi volgarmente *corallo*. Migliori le *masanéte de vale*, così dette perchè raccolte nelle valli da pesca ove trovano miglior nutrimento e crescono più grosse. Cibo popolarissimo, ma ricercato anche dai ricchi, perchè eccitante e saporoso.

Queste stesse *masanéte* quando perdono la crosta, diventano molli e si chiamano *moléche*; infarinate e fritte (senza il cattivo uso di tagliarne le zampe, ciò che ne deforma la armoniosa linea) costituiscono un cibo da tutti desiderato. *Moléche frite e polenta calda* rappresentano la quintessenza della bontà nella semplicità.

Una variante degna dei romani antichi ho appresa nella canonica ospitale di un prete amico. In un catino si frullano delle uova (tuorlo e albume): vi si immergono quindi le *moléche* vive e vitali, le quali bevono avidamente il contenuto: subito dopo, infarinate e fritte, si mangiano imbottite... automaticamente di frittata, accompagnate da insalatina novella, mista a radicchio e rucchetta. Una rivelazione!

Nell'alto Adriatico, specie sul mercato di Venezia, vi è abbondanza di *scampi* (NEPHROPS NORVEGICUS), che vengono dal Quarnaro; uno dei doni più squisiti del mare.

A Venezia se ne vendono le code, che, sgusciate, infarinate e fritte, rappresentavano un tempo l'unica forma di utilizzazione, ed è sempre la migliore: ora si servono anche allessi, con l'immancabile *mayonnaise* o con salsa tartara e spesso anche in quell'intruglio che suol dirsi *all'americana*.

A Venezia si ignora invece generalmente la cottura degli scampi alla *búzzera* in uso a Trieste e quella *alla Cardinale* che si pratica a Fiume.

I *calamári* (COLIGO VULGARIS), specie quelli minuti, e anche le seppie piccole (SEPIA OFFICINALIS), dette *calamaréti* e *sepoline*, dànno vita a fritture inobliabili, e bisogna riconoscere che molti a Venezia raggiungono perfezione rara nell'arte non facile di ben friggere.

Le seppie a Venezia si fanno ottimamente in umido; solo a Venezia le mangiai cotte in gratella, messe poi a riposare nell'olio, con guarnizione di prezzemolo e di qualche filamento di aglio: cibo squisito!

Singolare il risotto con le seppie; brutto, ma ottimo. Nell'osteria di Romano Barbaro a Burano trovai lo scorso anno un giornalista tedesco, accorso appositamente, attratto dalla fama, per imparare a descriverne la peculiarità. Celebrò degnamente questo risotto Orio Vergani, sul *Corriere della Sera*.

Cibo che desta fanatismo, ma spiacente a coloro (e son nel giusto) che vogliono nei cibi bontà sempre disposata a bellezza.

La *bósega* (MUGIL CHELO), la *volpina* (MUGIL CEPHALUS), detta altrove múggine, il regale *brancíno* o lupo di mare o spigola (LABRUS LUPUS), il *dentice* (DENTIX VULGARIS) e il *rombo* delicatissimo (ROMBUS MAXIMUS) costituiscono gli allessi classici della mensa veneziana: cotti con puro sale (senza aceto, limone e simili) il brodo serve anche per tirare a cottura tutti i risotti di magro.

Eccellenti in gratella i cefali o *zéoli*, specie di múggini (MUGIL) — famosi quelli chiamati a Venezia *lotregáni* — e l'*oráda* (CHRYSOPHRYS AURATA) dalla carne tosta e delicata, che i Veneziani non usano generalmente cuocere allessa, come altrove, nè in umido « *á la mode de Caen* ». A tal fine destinano piuttosto, con molto buon senso, la volgare carpa o la tinca, per correggere le deficienze e i vizii di quei pesci d'acqua dolce e di qualità inferiore. I Veneziani preferiscono l'*oráda* in gratella.

Le triglie (MULLUS SURMULETUS) e i barboni (MULLUS BARBATUS) vengono cucinati in gratella e in frittura o alla livornese (in umido con pomodoro, prezzemolo, aglio, vino). È facile ingannare il forestiero dandogli barbóni per triglie: il barbóne ha il profilo dal muso molto arcuato: quello della triglia scende rapido, obliquo. Buoni anche i barbóni, del resto. Rifiutare gli esemplari di lusso, perchè solo le triglie non troppo grandi e i barbóni piccoli conservano carne delicata e profumata.

Anche le *code de rospo* (LOPHIUS PISCATORIUS) sono preferibilmente cucinate in gratella, dove trovano giusta destinazione anche gli *sgombri* (SCOMBER) e le sardelle (CLUPEA PILCHARDUS); quest'ultime, come i sardoni (ENGRAULIS ENCHRASICHOLUS) buone anche fritte.

Nè dimentichiamo l'orrido *go* (che, coi piccoli *marsóni*, è la delizia delle fritture popolari) perchè il *go* o ghiozzo (GOBIUS OPHIOCEPHALUS) ha qualità recondite, note a pochi, idoneo com'è a dar vita, passato allo staccio, a risotti e a brodetti saporitissimi.

A Venezia si vendono sogliole bellissime (SOLEA VULGARIS). Raccomandiamo di preferire quelle di media grandezza; il *monstrum* è ripugnante anche in cucina e a tavola, e non ha mai i requisiti del pesce di grandezza normale: *medius tutissimus ibis*.

A Venezia le sogliole, a traverso i secoli, non si sono concepite che fritte: ora se ne viola la integrità e la bellezza cuocendole a filetti o alla mugnaia o alla Colbert o alla Bercy o alla Mornay o in altri modi venuti di Francia a turbare la schietta tradizione della sogliola fritta.

In tono minore ecco i *passerini*, detti altrove *pianuzze* (PLEURONECTUS ITALICUS), simili un po' alla ineguagliabile sogliola, ottimi fritti, specie quando hanno le uova.

Ma sogliole e passerini fritti si utilizzano a Venezia mettendoli *in saór*, cioè in sapore, macerati e insaporiti nell'olio che ha servito a friggerli, corroborato di aceto, di zucchero, di cipolle.

Taluno vi aggiunge pinòli e uva minuta di Corinto. Questa confezione, *mutatis mutandis*, corrisponde al pesce carpionato di altri paesi e allo *scapéce* dei Napoletani, ma è cibo venezianissimo, d'uso tradizionale nelle cene che accompagnano la veglia del Redentore.

Luigi Pirandello, e lo disse proprio a me, giudicò degno del lauro il pesce *in saór* offertogli a Burano, all'inaugurazione dei nuovi locali dell'osteria di Romano

Barbaro. Mangiato all'inizio del pranzo, è antipasto da Nereidi e da Tritoni.

Il *San Piero* (ZEUS FABER) dà vita a *cotolette* morbide e gustose, cotte nel burro, previa immersione nell'uovo battuto e quindi nel pan grattato. I rifiuti del *San Piero* sono poi ottimi a preparare il brodo di pesce che serve a condurre a cottura i risotti da magro. Ottimi fritti si ottengono con gli esemplari piccoli.

L'*asiá* o spinarolo (ACANTHIA VULGARIS) si presta a qualunque uso: umido, alla livornese, allesso, in gratella, in cotoletta, in zuppa.

Il tonno (ORCYNUS THYNNUS), eccellente quando non viene sostituito con altri pesci da taglio che ingannano gli ignari, si cuoce a Venezia preferibilmente ai ferri, senza però esclusione di cottura in umido, alla livornese.

Altrettanto dicasi dello storione (ARCIPENSER STURIO) che viene dalla foce del Po: lo si mangia però anche allesso. Dà pur ottimo caviale, non privo di qualche pregio, benchè lontano dalla squisitezza dei caviali russi di miglior marca.

Ultima in elenco, primissima per intensità di sapore e per delicatezza di carne, ecco l'anguilla grossa (ANGUILLA VULGARIS) che, tagliata a pezzi regolari e lardellata di foglie d'alloro, viene arrostita allo spiedo: o spartita a metà nella sua lunghezza e cotta in graticola; o *alla vallesana*, voltata e rivoltata un numero infinito di volte sulle bragie medesime; e alla livornese e anche allessa o in risotto.

Speciale a Venezia, e più propriamente a Murano, il *bisáto sull'ara. (Bisáto* è voce dialettale che vuol dire anguilla). L'anguilla vien tagliata a pezzi, calcati ritti in un tegame, senz'altro condimento che qualche foglia di alloro alla superficie e un po' di sale. Il tegame viene avvicinato all'ara del forno vetrario, che ne è il punto più incandescente: ivi l'anguilla cuoce, sprigionando il soverchio grasso, che la rende tanto indigesta: ne rimane come una crema di anguilla. Cibo raro, da mangiarsi caldo, appena levato dall'ara. Non si può ordinarlo che a Murano con un giorno di preavviso, all'osteria del Giardinetto, assicurandosi che la cottura avvenga realmente sull'ara del forno vetrario e non nella cucina economica dell'osteria.

* * *

Passate così in rassegna le qualità di pesce particolarmente meritevoli di attirare l'attenzione del forestiere, segnaliamo i risotti di magro, che si fanno a Venezia coi *peòci* con le *cape tonde*, coi *caparozzoli*, coi *canestreli*, coi *gambareti*, con gli *scampi*, con le seppie e anche con le ostriche.

Questi risotti di magro sono una vera specialità di Venezia; ma, coi tempi nuovi, le vecchie ricette tralignano. Ne ricordiamo quindi una originalissima, conservata da una famiglia che l'ebbe in tradizione dalle case dei due ultimi Dogi, con le quali era imparentata:

« Si schiacciano, senza spappolarli, degli spicchi « d'aglio e si mettono a freddo in pentola, a rosolare in « abbondante quantità di olio ottimo. Quando l'olio e « l'aglio sono appena arrossati, si levi e si butti via l'aglio, « e si metta nell'olio una bella manciata di prezzemolo « tritato. Indi si aggiunge il riso, che, dopo essersi in- « saporito nel soffritto, viene condotto a cottura come « qualunque altro risotto, versandovi man mano dell'ot- « timo brodo bollente di pesce, preparato a parte, senza « alcun aroma (non alloro, limone, aceto o simili).

« A mezza cottura, si aggiungono i crostacei in larga « quantità, pepe macinato al momento (il sale, se il brodo « di pesce non è sufficientemente salato) e due dita di « vin bianco.

« A tre quarti di cottura, formaggio parmigiano.

« Prima di ritirare il risotto dal fuoco, vi si aggiunge « buon burro fresco e una manciata di prezzemolo con « aglio tritato.

« Si lasci un po' riposare il risotto prima di servirlo ».

Seguendo rigidamente queste norme e adoperando buon brodo di pesce, non acqua, come quasi sempre si fa nelle osterie, si avrà un perfetto risotto, il cui segreto consiste nel *soffritto* che, fatto invece con burro e cipolla, è base essenziale anche dei *risi e bisi* (risi e piselli) e del riso con sedano e pomodoro, minestre che, se condite e cotte con coscienza, in nessun luogo si mangiano buone come nel Veneto.

Nella tradizione veneziana non esiste la zuppa di pesci, analoga alla *bouillabaisse* dei Marsigliesi, al *cacciucco* del Tirreno e alle varie zuppe dei pesci marinari italiani. I Veneziani, in origine, conobbero invece soltanto il *broeto* (brodetto) che è un vero e proprio *consommé* di pesce, nel quale, tutto al più, naufraga un pezzo di pesce senza spine.

Ora si fa ovunque a Venezia anche la zuppa di pesci, ma ognuno la prepara a modo proprio, senza buone regole che ne determinino la confezione.

I Veneziani hanno anche l'ottimo *riso in Cavromán*, lo *sguazzetto a la bechéra* e il risotto di zucca, cibi di eccezione che non si trovano abitualmente nelle liste delle trattorie.

Ghiotti sono i Veneziani dello stoccafisso, che chiamàsi impropriamente baccalà, mentre stoccafisso e baccalà non sono la medesima cosa. Ottimo il baccalà (meglio: stoccafisso) *mantecato*, e il baccalà *alla Vicentina:* il primo è quasi un'emulsione delicata ottenuta dal paziente sbattimento dello stoccafisso allessato con olio finissimo: il secondo è lo stoccafisso in umido, cotto nell'olio, secondo norme sapienti codificate dai Vicentini, inimitabili nell'ammannire tale pietanza, che a Venezia viene talvolta cucinata con varianti non sempre felici. Ma il forestiero non deve prescindere dall'assaporare a Venezia il baccalà mantecato e quello detto alla Vicentina.

A Venezia, a novembre, in occasione della festa della Madonna della Salute, è in uso la *castradina*, pezzi di castrato seccato che vengono *ab immemorabili* dall'altra sponda, forse dal Montenegro e dall'Albania.

Abbondano a Venezia gli uccelli palustri d'ogni genere, che vengono cotti allo spiedo o in umido o in salmì.

Diffuso l'uso dell'anitra domestica col ripieno, cibo rituale in luglio, specie al baccanale del Redentore.

Veneziano per antonomasia è poi il fegato alla veneziana: fegato di vitello tagliato sottilissimo e messo a cuocere in un soffritto di olio e cipolla (o di olio, burro e cipolla) con aggiunta da ultimo di pepe, sale e prezzemolo tritato.

Dolci popolari sono le *frittole* e i *galáni;* buoni i *baicoli*, pasta dolce tagliata a fette sottilissime e biscottate: ottima la mostarda veneziana, che non è composta, come la cremonese e la mantovana, di frutti intieri conservati nel giulebbe senapato, ma di cotogno trito, aromatizzato con senape e ingredienti diversi.

L'estuario dà frutta ed erbaggi squisiti d'ogni qualità: le belle mostre degli erbivendoli bastano a rivelare le risorse del suolo e del mercato. E val veramente la pena, nelle giornate di lunedì, mercoledì e venerdì, di recarsi, dopo le tredici, avanti all'Erberia di Rialto, passando col vaporino lungo il Canal Grande, per ammirare l'abbondante e variopinto mercato di verdura e di frutta, che accese anche l'estro di Pietro Aretino.

I carciofi che, al termine della loro stagione, dànno anche i fondi di carciofo, tanto saporiti e ricercati, forniscono alle trattorie veneziane anche gli esemplari novelli e piccini, che, allessati e macerati per qualche ora nell'olio e nell'acqua amarognola da essi stessi tramandata, costituiscono la delizia dei buongustai.

Vera specialità veneziana sono le *zucche barucche*, gialle come l'oro, dolci come il miele: cotte in forno, smentiscono la pessima fama delle cucurbitacee.

VINO - BIRRA - LIQUORI

Gli esercenti, generalmente, si ostinano a servire vino rosso di Verona, di Padova e di Toscana e vino bianco di Soave, mentre il vino locale che si beveva un tempo a Venezia (e che dovrebbe tornare in onore) è quello dato dal suo retro-terra, nella campagna di San Donà, di Oderzo, di Treviso, campagna che dà vini ottimi, pieni di sale e di gusto: imbottigliati a tempo giusto, riescono anche spumeggianti, scintillanti e sapidi come un buon Lambrusco. Ben i Veneziani potrebbero imbottigliare alla stagione propizia il vino dell'immediato retro-terra e servirlo in tal modo e a buon mercato e a tutto pasto, proprio come fanno gli Emiliani col *Lambrusco*.

Gli esercenti, dando quasi l'ostracismo a tali vini, che rappresentano il genio bacchico del luogo, non tenendoli nel dovuto conto, ne incolpano il gusto degli avventori, senza pensare che l'oste intelligente ha anche il compito di correggere gli errori del pubblico, non sempre cieco e ostinato quanto si crede.

Vi è poi anche nell'Estuario una produzione limitata di vino, dato dalle viti delle Vignole, di S. Erasmo, di Torcello: a forza di persuasione, lo feci adottare da qualche osteria dell'Estuario, e i conoscenti che vengono con me a passar la giornata a Burano e a Torcello stupiscono di quel vino come di fronte a una rivelazione, che assurge a vera meraviglia, se posso offrire una autentica bottiglia di spumeggiante *mostadúra*, vino locale o di San Donà, fermentato senza buccia, esilerante come il migliore *vin cru* di Francia.

Ma, finchè le cose non mutino tornando all'antico, il Veneziano, generalmente, è vedovato del vino che dovrebbe bere *ratione loci*. Paese che vai vino che trovi, facendo larga parte, naturalmente, anche ai vini buoni e migliori di tutte le altre contrade, che, come dicemmo, abbondano nelle trattorie di Venezia.

In pochi paesi si beve birra eccellente come nel Veneto, e specialmente a Venezia, dove si vende di preferenza l'ottima birra di Pedavena, presso Feltre, la Dreher di Trieste e l'*Itala* di Padova.

Dei liquori locali, prodotti nella regione, raccomandiamo l'acquavite di graspa di buona produzione e l'eccellente *curaçao* della vecchia casa Pizzolotto di Cornuda.

Diffidare della così detta acquavite di susina (Sliwowitz) fabbricata con essenza tollerata e anche lodata da consumatori inesperti: in Friuli (Codroipo, Udine e altri luoghi) si fabbrica della vera acquavite di prugne, senza essenza, ricavata da distillazione. Facile identificare le migliori case produttrici.

RISTORANTI E TRATTORIE DI VENEZIA

Non so se le provvidenze assidue e lodevolissime delle Autorità riusciranno a rimuovere un pericolo che grava costante sul consumatore, perchè a ciò s'oppongono difficoltà pratiche, varie e complesse. Vogliamo alludere alla sigla misteriosa *S. G.* (significa *secondo grandezza*) annessa spesso a troppe voci della lista, sì da eliminare praticamente il beneficio dei prezzi.

Il forestiero ha modo di preservarsi da sorprese e da piraterie contrattando prima il prezzo e la quantità dei cibi che deve pagare in misura della grandezza.

Enunciamo taluni esercizi scaglionati nelle località più frequentate, non senza premettere che tutti gli Alberghi sono forniti di ottimi ristoranti: e lo facciamo fugacemente, rimandando il lettore che desideri approfondire l'argomento anche con interessanti notizie storiche alle *Osterie veneziane* del conte Elio Zorzi (Zanichelli, 1928).

In piazza S. Marco, sotto le Procuratie Vecchie, non molto discosti l'uno dall'altro, fanno servizio di ristoratore il caffè *Quadri* e l'*Olimpia*, locali pieni di distinzione e di attraenza, anche per l'ubicazione felicissima.

Attraversando l'ala centrale delle Procuratie, quella che guarda la Basilica di San Marco, e volgendo i passi a sinistra, si giunge in calle Vallaresso, in fondo alla quale approdano vaporini e lancie: a metà della calle, a destra di chi vi si inoltra, c'è il così detto « *Bottegone* » nel locale Giacomuzzi, ricordato da Hans Barth, ristorante ottimo e spazioso: in fondo alla calle, a sinistra, sul Canal Grande, l'*Harry's Bar*, ritrovo elegante, con lista volutamente non copiosa, ma eletta.

Usciti dalle Procuratie e penetrando invece nella calle detta Frezzeria, si svolta alla piscina di Frezzeria, dove, a buon diritto, furoreggia il ristorante della *Colomba*, che l'attuale conduttore ha innalzato a singolare prosperità.

Pochi passi più avanti, nel pittoresco *campielo de San Fantin*, incorniciato dalle facciate di due belle chiese cinquecentesche e da quella del teatro La Fenice, sorse nel dopo guerra, per merito del proprietario Baldi, l'elegante ambiente del *Martini*, che solo d'estate fa servizio di ristorante.

Rasentando il fianco del teatro, si giunge poi al *campielo de la Fenice*, regno del Cav. Enrico Zoppi, che nelle stagioni propizie accoglie, in numero talvolta stupefacente, quello che di meglio offre la clientela nostrana e internazionale. Nota singolare e simpatica la cucina, affidata alla bontà e alla freschezza delle materie prime; serba di proposito carattere locale e quasi casalingo, condotta come è da semplici cuciniere che vengono dalle campagne vicine a Venezia. La cucina di quell'ambiente internazionale ben può vantarsi di non essere affatto internazionale, pregio raro in questi tempi di incosciente cosmopolitismo gastronomico livellatore.

In campo S. Maria del Giglio, in posizione suscettibile di ottimo sviluppo, vi è la trattoria *Alla piccola risorta*.

Se dalle Procuratie Vecchie entriamo invece, passando sotto un largo portico, nel Bacino Orseolo, troviamo subito il ristorante *Manin-P Isen*, con vasto ed elegante locale; di fronte, il *Cavalletto*, con accesso per la calle omonima; più avanti, il *Bonvecchiati*, con ampia sala e terrazza; da ultimo, men lussuosa, ma buona, la *Trattoria Nuova:* quattro esercizi, questi, di vecchia e ben meritata fama.

Da altro arco delle Procuratie Vecchie si penetra nella calle dei Fabbri: più modeste le trattorie, ma eccellenti, come apparisce dalle ricche mostre di pesci e di carne ostentate nelle vetrine: principali la *San Marco*, il ristorante bolognese *Patria-Tre Rose*, quello notissimo della *Noemi* e la *Bella Venezia*.

Passata la Torre dell'Orologio e volgendo a destra, per la calle larga San Marco, si incontra a sinistra il vecchio ristorante *Panáda*. Dalla calle larga San Marco si giunge per la Spadaria al *campielo San Giulian* ove, in ambiente luminoso e arieggiato, si allineano nella bella stagione i tavoli del ristorante *Alla città di Milano*, lodato dal tedesco Hans Barth nel suo famoso libro sulle osterie d'Italia. Sempre partendo dalla calle larga San Marco, si incontra, lungo la calle degli Specchieri, la *Trattoria dell'Angelo*, con cortile caratteristico che dà sopra un canale interno.

Nelle vicinanze di piazza San Marco, e percorrendo la calle delle Rasse, lungo il fianco dell'Hôtel Danieli, si trova a sinistra un succedersi di modeste ma buone trattorie, che si raccomandano esse pure con le belle vetrine adorne di ogni ben di Dio: *Alla Nuova Grotta*, al *Loyd Triestino*, al *Trovatore*.

In calle delle Rasse, nell'ottima birreria *Pendsa*, vi è vendita autorizzata di crostacei, e pure in calle delle Rasse il forestiero può ammirare da *Simionato* una di quelle botteghe popolaresche ove si frigge esclusivamente pesce (frittolini) e che costituiscono altra particolarità della città di Venezia.

A brevissima distanza dal termine della calle delle Rasse e volgendo a destra, si giunge in un attimo al campo di S. Zaccaria: ivi, l'una accanto all'altra, la *Taverna di San Zaccaria* e la *Trattoria Paganelli*, distanti appena pochi metri dalla riva degli Schiavoni, dove si incontra il ristoratore dell'*Albergo Iolanda-Savoia*, in cospetto del bacino di San Marco.

Tutti gli esercizi fino a qui descritti si trovano nella zona di piazza San Marco e ne distano pochi passi.

Prima di allontanarci dal bacino di San Marco, segnaliamo, all'approdo dei vaporetti pei Giardini e per la Biennale di Belle Arti, il ristorante *Paradiso:* se lavorasse in rapporto agli incanti della località, dovrebbe essere in estate, e lo meriterebbe, il locale più fortunato della città.

Prima che sorgesse questo elegante locale, gli artisti si radunavano poco lungi, alla *Trattoria degli Artisti*, in campo San Giuseppe N. 900, che esiste tuttora. Il proprietario, che è di Monterotondo presso Roma ed ha moglie veneziana, fornisce anche le specialità del suo paese e meravigliosi vini bianchi e neri, specie in bottiglia.

Lungo la Riva dell'Impero è rimasto all'asciutto, a cagione delle nuove opere, il vecchio ristorante *Belvedere*, che fino a poco tempo fa sorgeva dall'acqua.

Al centro del movimento commerciale cittadino, nella zona di Campo S. Luca, di Campo S. Bartolomeo e di Rialto, troviamo, di fianco al teatro Goldoni, proprio vicino alla casa dei Dandolo e in uno spazioso *campielo* la vecchia *Trattoria del Colombo*, che, passata in buone mani, sta raggiungendo il posto che le spetta. Era cara anche ad Hans Barth. Il *Colombo* è infatti entrato nella sfera d'azione dal bravo De Anna che, in calle Carbonèra, poco discosto, lungo l'altro fianco del teatro Goldoni, guida con fortuna la notissima *Trattoria della Carbonèra*, una delle poche che conservi ancora, nel locale d'ingresso, l'esempio di quegli stalli (precursori antichissimi dei *separés*) che un male inteso modernismo ha fugati dalle osterie veneziane, mentre ne erano ornamento vago ed originale. Gli stalli della *Carbonèra* sono stati rinnovati nel dopo guerra, impiegando la impellicciatura dello *yacht* imperiale di Francesco Giuseppe e di Elisabetta d'Austria, demolito all'Arsenale di Venezia e venduto all'asta in conseguenza del trattato di Saint Germain. *Sic transit gloria mundi.*

In pieno Campo San Bartolomeo, dietro al monumento di Goldoni, la Corte dell'Orso, con la rinomata trattoria *da Nane in Corte dell'Orso:* e, nella calle rasente la Chiesa di San Bartolomeo, quella ottima al-

l'insegna del grappolo d'uva (*el graspo de ua*) non sconosciuta anch'essa ad Hans Barth. Un buon ristorante (*da Nane Mora*) è vicino al teatro Malibran.

Proprio sul Canal Grande, a piedi del ponte di Rialto, di fronte all'approdo dei vaporetti, si affaccia in località luminosa e ridente il *Ristorante Rialto-Pedavena*, che, oltre al pregio della buona cucina, ha quello di essere lo spaccio autentico della birra di Pedavena, in quanto il ristorante è condotto dagli stessi fratelli Luciani che crearono e dirigono la rinomata fabbrica di birra. In uno dei locali di questo esercizio si vendono crostacei.

Al di là del ponte di Rialto, vicino al campo San Silvestro e vicino alla casa dove abitò Giorgione, ecco l'antico *Giorgione*, buona trattoria, dalla quale, come insegna Elio Zorzi nel suo aureo libro, rampollò ai SS. Apostoli l'altra trattoria *Giorgione*, che prima della guerra conobbe momenti di vero splendore e che ancora ottimamente funziona.

Dall'altra parte del Canal Grande (al di là dell'acqua, come si dice a Venezia) sono degnissime di nota due vecchie e ben note trattorie, l'una, quella di *Montin*, celebrata da Hans Barth e da D'Annunzio, che è la meta gastronomica più naturale e vicina pei visitatori dell'Accademia e di palazzo Rezzonico; l'altra, l'*Osteria della Vida*, raccomandabile a tutti i buongustai, ma specie a quelli che visitano la Chiesa dei Frari e le mostre ormai famose di Palazzo Pesaro. *Montin*, alle Eremite, è piacevole ritrovo da primavera ad autunno, quando può largire le delizie del bel verziere che lo adorna. La *Vida* si trova nel campo vasto e arborato di San Giacomo dall'Orio, angolo sereno e pittoresco della città, cui si giunge brevemente dagli approdi dei Frari, di S. Stae e della Stazione. Chiedere ai passanti il facile modo di superare l'intrico dedaleo delle calli che vi adducono! Accoglie l'eccellente trattoria il piano terra di un palazzo ove ebbe sede una delle scuole di anatomia più vecchie d'Europa: il ponte accanto si chiama ancora ponte dell'Anatomia. La *Vida* è forse l'unico locale che serbi questo singolarissimo carattere: è frequentato, come mèta di doveroso pellegrinaggio gastronomico, da forestieri e da Veneziani di rango; ma anche la borghesia e i popolani della contrada vi accorrono per la partita serale alle carte.

Ed ora terminiamo ove gli altri di solito incominciano: dove può mangiare il viaggiatore che giunge a Venezia in automobile a traverso il nuovo ponte e quello che vi arriva in ferrovia?

Al piazzale Roma, nell'edificio medesimo del grande *garage*, vi è un ristorante: ma in fondo al piazzale Roma v'è l'ottimo *ristorante Santa Chiara*, dove la tradizione della cucina strettamente veneziana è ancora lodevolmente e fedelmente osservata. Presso il piazzale Roma, lungo il canale che fronteggia gli edifici della stazione ferroviaria, v'è la *trattoria alla filovia* e il buon ristorante annesso all'*Albergo German a et de la Gare*, condotto dallo stesso Cav. Possenti che da molti anni tiene con onore anche il *buffet* della Stazione, ove la cucina è variata ed eccellente come in qualsiasi altro ristorante della città.

Dalla stazione ferroviaria, e precisamente dallo spiazzo attiguo alla Chiesa degli Scalzi e al bellissimo nuovo ponte omonimo, si diparte la contrada detta *lista di Spagna*, fiorita ininterrottamente di trattorie.

A destra, il *Caffè-Ristorante Roma*, con bella e ampia terrazza sul Canal Grande, allietata nell'estate da illuminazione alla veneziana e da concerto; poi la *Trattoria Toscana* e il ristorante del nuovo ed elegante *Hôtel Principe;* in fondo, quello dell'*Albergo Continentale*, con concerto serale.

A sinistra, il ristorante elegante, adorno di vaghe decorazioni dell'*Albergo Terminus* e poi quello *Union*, vastissimo, annesso all'*Albergo Universo*.

Indicazioni di orientamento: gli esercizi indicati sono quelli che maggiormente saltano agli occhi; ma Venezia abbonda di trattorie che, qui non ricordate per ovvie ragioni di brevità, sono altrettanto buone di quelle che abbiamo menzionate e celebrate.

AL LIDO.

Al Lido, necessariamente, tutti gli Alberghi hanno buon servizio di ristoratore.

All'approdo appariscono (tavole costantemente imbandite all'aperto) il ristorante *Belvedere*, con vasto giardino retrostante, il *Panorama*, il *Ristorante dell'Hôtel Riviera* e quello dell'*Hôtel Lido*, tutti al cospetto della Laguna, allietati dal flusso e riflusso della folla.

In fondo al grande viale di S. M. Elisabetta, il grande stabilimento dei Bagni, con ristorante sulla terrazza prospiciente il mare.

Sul lungomare che conduce all'*Excelsior* segnaliamo il *Ristorante Moda*, sul mare e altro ottimo ristorante, quello *della Spiaggia*, proprio di fronte all'ingresso dell'*Excelsior*. Sul lungomare opposto, all'inizio, vicinissimo quindi allo stabilimento, il *Ristorante Adriatico*.

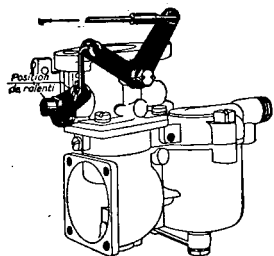
Fra le molte trattorie sorte nelle vie interne del Lido, varie ottime: ricordiamo la *Vida*, in via Malamocco, vicino al parco delle Quattro Fontane, e quella del *Buon pesce*, in regione di San Nicoleto, non lontano dall'Aeroporto Nicelli.

Ma al Lido vi sono anche due ristoratori veramente di eccezione. Al piazzale di S. M. Elisabetta, ove approdano i vaporini, vi è una autocorriera che conduce a San Nicolò, all'Aeroporto Nicelli e agli Alberoni, il campo di Golf della Società dei Grandi Alberghi.

All'Aeroporto Nicelli vi è, aperto soltanto fino alle 17, il ristorante-buffet dell'Ala Littoria; spettacolo superbo assistere, mentre si fa colazione, all'arrivo e alla partenza dei velivoli.

Al Golf degli Alberoni vi è, per i Soci, un ristoratore molto distinto; telefonando per tempo al N. 08, chiunque può farsi preparare un buon pranzo, in ambiente sceltissimo.

RODOLFO PROTTI

divertimento per voi ma lavoro per il vostro motore
Fate il pieno con Olio Shell
MI.5
6859

OLIO SHELL

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo « Perchè » ?

Questo mese, per la consueta nostra chiacchierata divulgativa, il signor S. G. di Palermo ci allontana alquanto dal campo prevalentemente meccanico, con una lunga lettera di argomento carrozziero, così sintetizzabile:

« *Perchè alcune moderne vetture, dopo tanti ingegnosi accorgimenti per migliorare la visuale del guidatore — quale l'abbassamento curvilineo del cofano, che pure ha sovvertito tutta una radicatissima moda estetica creandone una nuova — trascurano l'elemento più importante, cioè la visibilità laterale, ostacolata dai piantoni laterali del parabrezza? Perchè non si completa l'opera con l'adozione di vetri curvi, che si prolunghino all'indietro lungo i fianchi, sostituendo in un corpo solo i cristalli laterali degli sportelli, abolendo cioè i due piantoni anteriori e costruendo di sbalzo la parte anteriore del tetto? Quali ostacoli si frappongono a questa semplice e originale soluzione, alla quale, come a tutte le cose semplici, non mi risulta si sia mai pensato?* ».

Il problema così prospettato è di grandissima importanza turistica. Giova però premettere che il rilievo finale del signor S. G. non è esatto, poichè seguendo la nostra Rivista con diligenza, avrebbe potuto leggere, nel fascicolo di dicembre dello scorso 1936 (articolo « Carrozzeria e Turismo » dell'Avv. Aldo Farinelli), proprio questa stessa proposta di sopprimere i piantoni anteriori adottando il tetto di sbalzo, che anzi era oggetto di un'apposita figura, a pag. 809 del citato fascicolo.

A parte la priorità dell'idea, siamo dunque perfettamente d'accordo col nostro interlocutore; e d'accordo anche nel motivare oggi la proposta modifica costruttiva, appena accennata nell'articolo citato, e nello sviscerarne il pro e il contro, le conseguenze dirette e indirette, rispondendo concretamente ai « perchè » del nostro lettore.

Perchè le Case hanno cominciato a pensare alla visuale anteriore, e non a quella laterale? Perchè il mondo è stato fatto in sette giorni. Sono occorsi anni di esagerazioni, addirittura caricaturali, nella monumentalità del cofano, e di relative disgrazie stradali, per giungere alla conquista della sagoma attuale. Altrettanto laboriosa è stata l'inclinazione all'indietro del parabrezza, per migliorare la visibilità superiore: dapprima timida, poi razionalmente accentuata. Pian piano, si giungerà ora al problema dei piantoni, che veramente, in teoria, Case e Carrozzieri dichiarano di aver già affrontato, o addirittura risolto. Infatti, un certo assottigliamento rispetto ai vecchi... tronchi d'albero che ornavano i parabrezza d'un tempo è stato ottenuto qualche anno fa dai montanti metallici profilati; ed a riprova del conto in cui il problema è tenuto, una Casa francese lanciava, or son due anni, un montante scisso in due elementi, in mezzo ai quali poteva passare lo sguardo del guidatore (col risultato pratico di avere due ingombri per lato, anzichè uno solo), mentre una Casa italiana presentava, al Salone di Milano 1936, una carrozzeria aerodinamica per l'appunto col vetro curvo e i montanti portati molto all'indietro, fuori tiro delle normali visuali del conducente.

Ma sulla quasi totalità dell'attuale produzione carrozziera, il problema, come giustamente osserva il nostro lettore, è trascurato, quando addirittura non si nota un ritorno a più generose dimensioni degli ingombranti montanti, giustificate dalla preoccupazione di tenere in sesto la carrozzeria dopo l'abolizione del montante intermedio, e di creare una sede per incassarvi le freccie segnalatrici di direzione, che i recenti provvedimenti legislativi tendono a bandire dal tergo della vettura. Cosicchè, un po' per questo aumento di dimensioni, un po' per l'avvicinamento agli occhi del guidatore, conseguente alle tendenze aerodinamiche e alla forte inclinazione del parabrezza, un po', infine, per le sempre più elevate velocità abituali — cui non corrisponde certo un diminuito bisogno di sorvegliare l'altrui indisciplina stradale —, l'inconveniente lamentato è di nuovo in una fase acuta, quindi può dirsi di attualità. Come il signor S. G. acutamente osserva in una parte non riprodotta della sua lettera, il passeggero di un'automobile aerodinamica moderna può divertirsi, in una strada a curve o a forte traffico, e seguire i continui, preoccupati ciondolamenti trasversali di capo del guidatore, nel tentativo di traguardare ora a destra ora a sinistra dell'uno o dell'altro piantone, quando addirittura non sporge la testa dallo sportello laterale, per curvare stretto da quella parte, o quando non reagisce, con un improvviso istintivo sussulto sulla sterza e sui freni, di fronte a notturni fantasmi che l'ombra del piantone gli ha fatto intravvedere. Insomma, si guida a disagio e si rischia un torcicollo.

Perchè — continua il signor S. G. — non si adotta il cristallo curvo, conglobante in un solo pezzo il parabrezza e gli sportelli laterali? La ragione è intuitiva: perchè, per entrare in una simile macchina, bisognerebbe passare... carponi sotto la fiancata laterale del cristallo fisso. La soluzione del vetro curvo può, dunque, al massimo, essere realizzata nei limiti di un semplice arretramento dei piantoni attuali, in modo che tra il montante e lo schienale anteriore passi pur sempre, senza acrobatismi, la parte superiore del corpo.

Ma una tale soluzione parziale può dirsi raccomandabile e generalizzabile? Non pare, per varie ragioni: economiche le une, in quanto il vetro curvo, inizialmente assai più costoso del vetro piano, è anche molto più delicato di montaggio; ottiche le altre, in quanto il guidatore, seduto lateralmente, traguarda normalmente secondo una linea che incontra il cristallo ad angolo

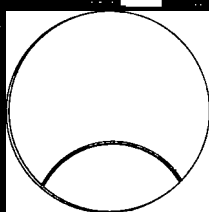
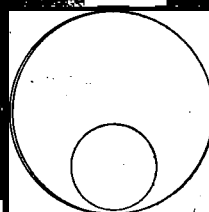
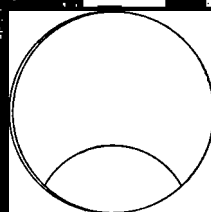
diverso dal retto, donde possibilità di deviazioni; e traguarda attraverso un notevole spessore di cristallo, in ragione dell'obliquità, donde il pericolo di rifrazioni, se l'interno della vettura è luminoso e l'esterno del vetro un po' polveroso (gli attuali parabrezza molto inclinati mettono già in luce questo inconveniente della buona trasparenza facilmente compromessa). Praticamente, infine, va messa in bilancio la riduzione dello spazio libero per l'accesso al sedile, nonchè la diminuita ventilazione, che col parabrezza fisso, nei solleoni estivi, è tollerabile soltanto se i laterali apribili giungono, con la loro luce libera, sensibilmente più avanti del viso.

Per questo complesso di ragioni appare preferibile conservare il parabrezza piano, o appena leggermente arcuato per motivi estetici e aerodinamici (nonostante la complicazione che ne segue per il tergitore e la visiera termica), arrestandolo però, in ogni caso, ai due lati, dove all'incirca lo si arresta nelle costruzioni odierne e con la stessa pendenza all'indietro, ricorrendo, per contro, alla soluzione radicale della soppressione dei piantoni anteriori e costruendo l'avan-tetto di sbalzo sui ripristinati piantoni intermedi.

Quali ostacoli si frappongono — chiede il nostro lettore — all'abolizione dei montanti d'angolo anteriori?

Nessun serio ostacolo, rispondiamo, quando si ponga mente che i loro necessari sostituti, i piantoni laterali intermedi, potrebbero con vantaggio ritornare di moda ed assumere, anzi, il loro logico e razionale compito di pilastri maestri di tutta la carrozzeria. Essi ingombravano l'accesso al sedile posteriore, quando questo era piazzato sopra e dietro l'assale, e il raccordo parafango-pedana veniva quasi a congiungersi con la base di questi piantoni, lasciando un passaggio sacrificatissimo. Da ciò la tendenza odierna a sopprimerli. Ma dopo che il nuovo « centraggio a ponte » ha fatto riportare in avanti entrambi i sedili, allontanando l'interspazio (corridoio d'accesso ai sedili posteriori) dai parafanghi posteriori, l'accessibilità è tornata buona, anche ripristinando robusti piantoni in corrispondenza dello schienale anteriore.

Così risolto il problema statico della carrozzeria, è palese che i montanti anteriori ad altro non servirebbero che ad incorniciare il parabrezza (ma questo può esuberantemente esser tenuto da sopra e da sotto, e presentare ai lati il nudo taglio molato), a far battuta per il vetro laterale della porta, quando è tutto alzato (ma il compito può essere disimpegnato da un minuscolo canaletto di gomma fissato sul vetro alzabile), e ad incorporare il segnalatore di direzione. A quest'ultimo pro-

posito, notiamo che uno dei peggiori nemici della visibilità in curva è proprio questa freccia illuminata, che nel crepuscolo o di notte diventa addirittura abbagliante, e che, comunque, integra l'opera di mascheramento del possibile ostacolo, già con tanta solerzia disimpegnata dal montante. Il ripristinato piantone intermedio sarebbe la sede ideale per incorporarvi le frecce segnalatrici; la posizione sarebbe perfettamente legale secondo le nuove disposizioni, che tollerano un arretramento fino a 60 centim. dalla fronte del guidatore, il quale ne controllerebbe ad ogni modo il funzionamento sia per visione diretta, avendole immediatamente a fianco, sia per il riflesso nei vetri. Inoltre, le frecce, in posizione più sporgente e più centrale, sarebbero anche meglio visibili dai terzi; e la loro integrità, quando rimangono alzate, per dimenticanza, non verrebbe compromessa dall'apertura delle porte, come avviene oggi in qualche vettura.

Dunque, i piantoni anteriori possono sopprimersi senza rimpianti. E le due porte potranno tornare a incernierarsi sul piantone intermedio, cioè su un pezzo robusto, ben imprigionato, ben fermo, dove nulla costringe a lesinare il millimetro, dove entrambe le porte potranno solidamente riposare su cerniere normali (anzichè su colli d'oca e altri aggeggi destinati a fornire un perno di rotazione verticale a un corpo capricciosamente sagomato) poste alla massima distanza reciproca, come il buon senso suggerisce. Ne guadagneranno al mille per cento la durata e la silenziosità delle porte stesse, che oggi non si capisce come facciano a stare insieme sulle loro acrobatiche cerniere, specialmente nel caso di certe porte posteriori sostenute nella sola parte centrale. E ne guadagnerà grandemente anche l'accessibilità al sedile anteriore, sia perchè la porta potrà finalmente assumere un taglio molto trapezoidale, prolungando quanto basta la luce in basso-davanti per lasciare comodo passaggio ai piedi; sia perchè è molto più razionale e più comodo, per il sedile più importante e spesso il solo occupato, aver la porta che si apre anteriormente, consentendo il transito del corpo senza contorcimenti anche con angoli d'apertutra limitati da eventuali ostacoli laterali (muro della rimessa, macchine sostanti affiancate, pericoli del traffico, ecc.).

Quanto al tetto di sbalzo, coi moderni tetti in lamiera esso non è più un problema: tra il suo margine anteriore e il cruscotto, il parabrezza, nella sua cornice elastica di gomma, avrà la sua sede ideale.

CRISTOFORO.

L'arcobaleno sulla coda.

Riferendosi alla nostra proposta di munire gli autotreni di un doppio sistema luminoso posteriore rosso, a interasse fisso dei fuochi, perchè il sopraggiungente veloce, specialmente su autostrada, possa valutarne da tergo la distanza, un inventore torinese ci segnala un suo apparecchio che avrebbe finalità analoghe, e ch'egli ritiene più semplice, oltrechè visibile anche di giorno e applicabile su qualunque automezzo.

Si tratta, in sostanza, di un disco, recante i vari colori dell'iride ed azionato direttamente dalla traslazione del veicolo, mediante una piccola turbina ad aria. A veicolo fermo il disco appare da tergo scomposto nei vari colori fondamentali; durante la marcia, i colori — per un noto fenomeno ottico — tendono a mischiarsi in un solo colore chiaro; oltre una certa velocità, il disco apparirebbe perfettamente bianco. Di notte, esso verrebbe illuminato per riflessione, come la targa.

L'intento è indubbiamente lodevole: la velocità della macchina che precede, specialmente in regime di velocità autostradali, è certo un dato utile, specialmente nell'imminenza di un incrocio con una terza macchina di contraria direzione, e nel conseguente dubbio sull'opportunità di attendere o meno l'incrocio prima di superare. Il problema della valutazione, per chi segue, offre due incognite, che spesso lo rendono insolubile: eliminandone

una, esso sarebbe semplificato a metà. Ed è razionale agire sul tergo della macchina che precede, anzichè sul davanti di quella che viene incontro, per il miglior agio di osservare la prima, a minor distanza e per un tempo più lungo. Infine, secondo l'inventore, il proposto apparecchio potrebbe sostituire ed eliminare il segnalatore luminoso di fermata.

Quest'ultima osservazione non ci convince, in quanto il comune «stop» segnala l'inizio della frenatura, cioè il rallentamento prima che si effettui; mentre il disco a colore variabile, per l'inevitabile inerzia rotatoria, non segnalerebbe le variazioni di andatura se non dopo il loro verificarsi, cioè troppo tardi per il veicolo che segue da presso. Ma anche prescindendo da questo particolare e dalla soggettiva valutazione dei colori intermedi, nonchè dalle perturbazioni inerenti al vento, che falserebbe assai i risultati rendendo l'indicazione soltanto approssimativa (e allora tanto vale il vecchio sistema di valutazione diretta ad occhio), — non pare che il proposto apparecchio possa sostituire utilmente la doppia segnalazione rossa posteriore a base fissa. Di giorno, è questione soltanto di elementare prudenza, e nei casi dubbî l'automobilista sopraggiungente deve sempre essere in grado di frenare prima di tamponare il veicolo antistante. Il problema assume, invece, capitale importanza — perchè non solubile coi criteri dell'ordinaria prudenza — di notte o con la nebbia. Ma in tali casi, non è tanto la velocità del veicolo antistante che interessa, perchè questa può e deve prudenzialmente valutarsi a zero, come se si trattasse sempre di un veicolo fermo (dato che il pericolo sorge quasi esclusivamente per opera dei grossi autotreni, la cui andatura è sempre irrisoria rispetto alla vettura che sopraggiunge), quanto interessa la distanza, elemento la cui valutazione, col segnale unico posteriore (con o senza il proposto disco ad arcobaleno) può essere errata del mille per cento.

Ciò posto, è indubbiamente più razionale un sistema che fornisca direttamente il dato più importante, e indirettamente quello secondario della velocità, anzichè un apparecchio che costringa a ricavare la distanza dal calcolo della differenza di velocità, e che per di più sia percepibile e decifrabile solo in stretta prossimità (a meno di assegnare al disco dimensioni e fonti d'illuminazione praticamente assurde).

Malgrado l'ingegnosità dell'idea, ci pare dunque che si tratti di una delle tante... invenzioni da archivio.

Per i guidatori strabici...

Una Casa americana, seguita a quanto pare da una tedesca, avrebbe in allestimento una vettura munita di una caratteristica sensazionale, per assicurare l'integrità della macchina anche in mano di quei guidatori che si potrebbero chiamare... strabici, metaforicamente parlando, per i quali il calcolo delle distanze di rispetto laterali, nei passaggi stretti, lascia spesso a desiderare per qualche centimetro, con le note ed ovvie conseguenze.

Visto che la proposta di trasformare in paracarri di gomma tutti i paracarri di pietra non ha attecchito, e che il legno dei carri e i muri delle case sono altrettanto pregiudizievoli per la salute dei parafanghi, la montagna è andata a Maometto, e queste nuove macchine avranno appunto i parafanghi di gomma.

L'idea, a parte ogni considerazione umoristica, è interessante e degna di larghi sviluppi. Che l'automobilista, su certe stradette o in certe condizioni di traffico, debba vivere in perenne apprensione per la sorte dei proprî parafanghi, è incomprensibile. Che proprio l'organo più esposto della macchina e più soggetto agli errori altrui, debba essere il più delicato, è assurdo: come se la tomaia delle scarpe, anzichè di cuoio, fosse fatta di biglietti da cento.

Il parafango di gomma dura, ottenuto per fusione, può essere dalla moderna tecnica gommiera costruito robusto e leggero come un parafango di lamiera, e non molto più costoso, facendo esso a meno della stuccatura, preparazione e verniciatura. Può assumere la più bizzarra forma aerodinamica, e conservarsi perennemente silenzioso; può avviluppare la ruota meglio e in maggior vicinanza d'un parafango metallico, dato il minor pericolo in caso di sfregamento; può essere più efficace, prolungandosi maggiormente verso terra senza temere irreparabilmente lo striscio contro il sasso sporgente. Non arrugginisce e non cambia colore, nè invita irresistibilmente i monelli a tambureggiarvi od a scrivervi su. In caso di passaggi di fortuna, può consentire una volontaria riduzione di qualche centimetro nella larghezza della macchina, e permettere manovre urgenti, altrimenti impossibili. Urtando un corpo fragile, ha potere contundente molto minore. Riducendo la responsabilità delle pubbliche autorimesse, ne attenuerebbe probabilmente le tariffe. Infine, in caso di grossi guai generatori di squarci, sarebbe sempre possibile quella saldatura autogena che oggi è negata dall'esigua consistenza dei parafanghi metallici, presso qualunque officina di vulcanizzazione!

... e per i guidatori miopi.

Una casa francese ha pensato, invece, alla categoria dei guidatori miopi, quelli, cioè, che hanno una spiccata tendenza ad accorgersi della vicinanza della macchina sostante davanti, quando il loro avantreno la tocca. Si tratta di un accessorio assai più modesto e meno rivoluzionario, ma non meno utile.

Se i paraurti, oltre ad essere degni di questo nome per la loro consistenza ed elasticità e per la robustezza dei loro attacchi, fossero altresì disposti, per convenzione internazionale, all'identica altezza da terra, come i respingenti ferroviarî, questa forma di miopia avrebbe il suo lato buono, in quanto risparmierebbe lo spazio dei parcheggi. Ma i paraurti, come è noto, amano assumere le più svariate altezze da terra e le sagome più capricciose; ed in quanto alla possibilità di utilizzarli come respingenti, tanto varrebbe utilizzare allo scopo una collana di lampadine elettriche.

La Casa in questione, senza pretendere di trasformarli in accessori utili, ha tuttavia pensato ch'essi possono servire di supporto a due tamponi verticali di gomma dura, ancorabili al paraurti mediante un ingegnoso attacco universale, che non permette rotazioni anche sotto forti sollecitazioni ad una estremità dei tamponi. L'altezza di questi è tale da assicurare il contatto contro il paraurti dell'altra vettura, dovunque esso sia situato e comunque foggiato, in limiti ragionevoli e normali. Il piccolo urto, il contatto non troppo brusco (cioè, proprio le evenienze più frequenti nella circolazione cittadina e nelle manovre di rimessa) possono così essere elasticamente ripartiti fra entrambi i paraurti interessati, ed ammortizzati dal cuscino cedevole interposto, che, ovviamente è tanto più efficace, quanto più i paraurti differiscono d'altezza, aggiungendo in tal caso l'elasticità della flessione dei tamponi a quella della loro compressione.

Carrozzerie chiare.

Una recentissima statistica americana avverte che, per il primo anno, dal dopoguerra in poi, la produzione americana degli ultimi 12 mesi (30 giugno '36-30 giugno '37), ha registrato il sopravvento della verniciatura chiara sulle verniciature scure: il 52 per 100 dei modelli di serie, pari al 67 per 100 delle unità prodotte, sono infatti presentati con tinte decisamente chiare. Tra le tinte scure, predomina il nero assoluto, con forte improvviso declino dei colori positivi molto scuri, che attraversano invece in Europa il loro quarto d'ora di popolarità.

Il dettaglio ha una certa importanza tecnica e pratica, e non solo di estetica carrozziera, come altra volta fu dimostrato su queste colonne: riteniamo quindi, anche nella nostra veste di fautori e propagandisti dei toni chiari, che questa notizia della nuova tendenza americana meriti segnalazione.

La Mostra della Strada al Salone dell'Auto.

Accanto alle consuete rassegne di « châssis » e di carrozzerie, da turismo e industriali, e degli accessorî, servizî e forniture varie per l'automobile, ed alla mostra del carburante nazionale, di cui abbiamo dato notizia nello scorso numero, il prossimo Salone Italiano dell'Automobile, che si terrà a Milano dal 28 ottobre all'11 novembre, ospiterà pure una nuova interessante Mostra della Strada.

La Mostra sarà divisa in due grandi sezioni: la strada in Italia e la strada nell'Africa Italiana. La prima sezione illustrerà, con fotografie, prospetti, tabelle, fotomosaici, plastici e diagrammi, la consistenza del patrimonio stradale dell'Italia fascista, divulgando interessanti notizie, non a tutti note, sui sistemi costruttivi e di manutenzione che han fatto della nostra rete stradale un modello ammirato e studiato. La seconda sezione darà una suggestiva documentazione delle nuove strade etiopiche nei loro vari aspetti, e del programma in corso di attuazione.

Una sezione speciale sarà dedicata all'illustrazione della litoranea libica, la ciclopica opera sorta lungo il vigilato Mediterraneo, durante il periodo delle sanzioni.

La Mostra conterrà pure una esposizione di macchine stradali caratteristiche.

CICLO-MOTO-TURISMO

Cicloturismo e gastronomia.

Chi non rammenta la storiella della volpe e del lupo? Entra la volpe, di soppiatto, in un ben fornito pollaio e vi mangia il più grasso dei pennuti; poi corre a provare se la cresciuta pancia passa per la gattaiola. Si pappa allora il più grasso dei rimasti e, sempre via via misurando la circonferenza del proprio ventre, si divora, in ordine gerarchico di grassezza, un altro buon numero di pennuti. Finchè, visto che per la gattaiola ci passa a fatica, se ne va soddisfatta. Il giorno appresso incontra il lupo. « Sapessi che pollaio ho trovato! Non ti resta che da provare per credere. Che tenere pollastrelle, che galletti di primo canto! Dei capponi poi è meglio non parlarne! Ma ci puoi andare tu pure... Via tale, numero tale... » Il lupo va, divora a più non posso e, quando gli manca poco a scoppiare, va per uscire. Ma con quel po' po' di pancia, non ce la fa. Quando al mattino il contadino si alza (così dice la storia), trova il lupo e lo bastona di santa ragione, fino a levargli l'ultimo pelo.

Qualcosa del genere capita ogni tanto allo scrivente. Quale condimento migliore può esistere di un buon numero di chilometri percorsi in bicicletta? Se le forze scemano, l'appetito invece aumenta in ragione geometrica. A ristorare le forze non manca che un pranzo succulento. E l'appetito è tale e tanto, che dopo una pasta asciutta da far pensare al plastico del Monte Bianco in grandezza quasi naturale, è la volta di una copiosa pietanza. Ma fin qui, pazienza. Il peggio è che al primo piatto tien dietro un secondo, al secondo sovente un terzo, di mole sempre intonata alle proporzioni della sullodata pasta asciutta. Il tutto, si capisce, abbondantemente innaffiato, e non con acqua di pura fonte!

Il bello viene al momento di ripartire. E chi riesce più a rimontare in bicicletta? Il caso è quasi disperato. Sembra di esser costretti a interrompere la gita.

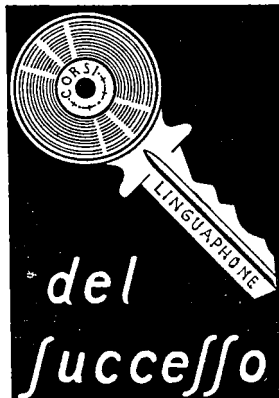
Ma si fa uno sforzo e si monta in sella. I primi metri sono alta acrobazia; le prime centinaia, una ginnastica ancora da inventare; i primi chilometri qualcosa che, con molta buona volontà, può anche assomigliare al ciclismo. Poi, come d'incanto, tutto ritorna normale. Altra gran virtù della bicicletta!

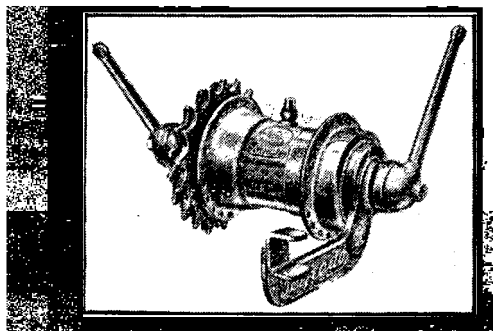
Bando agli scherzi, veniamo ad un più serio ragionare. Anche nel gustare le tanto giustamente vantate e apprezzate specialità gastronomiche del nostro Paese c'è modo e modo. Si devono cioè gustare in proporzione diretta all'appetito. E quale forma di turismo può mantenere e rinnovare il più formidabile degli appetiti? Solo il cicloturismo. Infatti, il turismo a piedi non è da noi praticato (si fa dell'escursionismo, ma è un'altra cosa) e viaggiando in treno o in automezzo non si fa certo la migliore delle preparazioni. Con la bicicletta invece si ha l'utile e il dilettevole. Velocità modesta e perciò tempo di leggere le insegne. Trattorie e osterie fanno a gara nell'offrire le loro delizie; e che cosa di più interessante, dopo il paesaggio e i monumenti, di queste insegne? V'è, a dir il vero, l'esperimento pratico della loro sincerità. Esperimento quasi sempre felice, che invoglia ad un secondo. Basta rimontare in bicicletta, e via di buona lena a rifare l'appetito per le specialità gastronomiche, qualche chilometro più oltre...

Note pratiche: il freno contropedale.

Quanto al freno a contropedale, si ha una netta separazione di tutti i ciclisti in due categorie. Nella prima sono i suoi assertori; lo usarono, lo usano e lo useranno sempre. Nella seconda stanno invece i suoi oppositori, che, in novantanove casi su cento, non l'hanno neppure mai provato (per quanto una vera prova si possa fare soltanto usandolo per un po' di tempo).

I lettori che seguono questa rubrica sanno che ci siamo tutt'altro che scalmanati per consigliare tale tipo di freno, sia perchè tutti i freni, più o meno bene, ma sempre sufficientemente, possono servire e dare anche la necessaria sicurezza, sia perchè il contropedale si dimostra forse di maggior comodità nella circolazione cittadina. Infatti, una volta che ci siamo abituati alla sua manovra, questa diviene molto (anzi, sarà bene insistere: moltissimo) più agevole di quella mediante leva. Il comune pregiudizio che il contropedale sia meno pronto è privo di fondamento; possiamo viceversa assicurare, in base alla personale esperienza, che con la pratica si dimostra anche più pronto.

Detto ciò, ripetiamo che noi consideriamo questo freno superfluo al cicloturista, anche perchè spesse volte impossibile a usarsi col cambio a tendicatena, che è il tipo più diffuso (esiste anche un cambio di questo tipo, che i costruttori assicurano funzioni anche col freno contropedale; ma poichè esso gode moltissime simpatie

e poichè si tratta di un tipo di freno assai comodo e razionale (raccomandabile anche come freno sussidiario ai due normali), pensiamo di doverne riparlare.

È noto il principio del funzionamento di questo tipo di freno: retropedalando per circa un quarto di giro (in qualsiasi posizione siano i pedali), si aziona, mediante apposito meccanismo contenuto nel mozzo (che comprende pure la ruota libera), la parte vera e propria del freno. Questa è costituita da una specie di bronzina o boccola che dilatandosi viene a esercitare un attrito sul corpo del mozzo, attrito che si traduce in frenata, dolce o potente a seconda della pressione esercitata sul pedale, ma in ogni caso progressiva. Il primo punto interessante di questo freno è questo: la sua durata è notevole (sempre quando venga usato con regola), perchè lavora costantemente lubrificato. Il congegno è semplice, racchiudendo diversi organi voluminosi e ingombranti (come il freno e relativi comandi) entro al mozzo. Due cose sono tuttavia da tener presenti. Un freno contropedale funziona bene e presenta la giusta durata solo a patto che la sua costruzione sia fatta in modo impeccabile, con materiali resistentissimi, dato il lavoro non indifferente a cui le diverse parti sono esposte. È per questo che il nome della Casa specializzata nella costruzione di tale tipo di freno è divenuto sinonimo di « contropedale ». In secondo luogo, occorre una perfetta manutenzione. Il mozzo deve essere regolarmente lubrificato con olio di piede di bue o vaselina. Usando olio comune non si ottiene il giusto funzionamento. Se viene accidentalmente lubrificato in tal modo, occorre lavarlo con petrolio o benzina, e rilubrificarlo come è prescritto. Dopo un certo periodo è consigliabile la lavatura. Quanto all'uso, la sola preoccupazione è quella di non frenare a lungo nelle discese, perchè il mozzo, scaldandosi,

IL TIPO LEGGERO DEL FRENO A CONTROPEDALE PIÙ INDICATO PER L'USO CICLOTURISTICO

lavorerebbe senza lubrificazione. Anzichè mantenere sempre frenato, è bene dare qualche frenata più energica prima delle curve: frattanto il freno ha modo di raffreddarsi.

Per l'uso cicloturistico il tipo più raccomandabile è quello leggero da corsa, illustrato nella figura. Esso può essere munito di uno, due o tre pignoni, avvitati o in-

castrati (per maggiore facilità di smontaggio). La leva di ancoraggio è a forchetta, anzichè a fascetta, per dar modo di spostare la ruota per tendere la catena, passandola da un pignone all'altro. L'operazione è facilitata dalle apposite manettine. Il tipo normale è tuttavia quasi eguale a questo ora descritto, e, pur dando gli stessi risultati pratici, ha il pregio di costare meno.

Più raccomandabili ancora sono i tipi col cambio incorporato, a due e a tre velocità (quest'ultimo illustrato di recente). Concepiamo infatti, normalmente, il cicloturista munito di cambio di velocità. I tipi suddetti hanno il pregio di una grandissima comodità pratica. Si tratta di grande rapidità di manovra (basta spostare la levetta, avendo cura di cessare, per quell'istante, di pedalare), rapidità che si traduce anche nella possibilità di usare il cambio con maggior frequenza. Ciò consente di percorrere più agevolmente la strada, adeguando il rapporto alle diverse pendenze della stessa.

Conversazione coi Lettori.

« Ho fatto recentemente una gita che avevo studiata, per valutarne in precedenza le difficoltà, sui « profili » del Touring. Com'è che in pratica ho trovato difficoltà assai maggiori di quelle previste? Può essere che qualcuno dei detti profili sia errato? » Rispondiamo volentieri a questa domanda, perchè sappiamo che il fatto si verifica con frequenza. Innanzitutto, non è difficile, a meno che non si abbia molta pratica, commettere qualche piccolo errore di valutazione nel leggere i profili. Ma messa da parte questa eventualità, restano tuttavia numerose circostanze che possono portare alle differenze trovate dal nostro lettore tra « carta » e pratica.

Anzitutto, il profilo è disegnato con approssimazione, nel senso che per quanto cerchi di essere preciso anche nel particolare, non riesce tuttavia, per ragioni materiali di scala (dovendo riprodurre lunghi tratti di strada, magari variatissimi, sul limitatissimo spazio della carta), a dare la pendenza di ogni breve tratto di essa. Può darsi che la strada abbia frequenti tratti di salita accentuata. Pur restando la pendenza generale

uniforme, il cicloturista finisce tuttavia con l'uscirne più duramente provato. Inoltre, sulla difficoltà che una salita presenta al pedalatore può influire il disegno della strada e soprattutto lo stato del fondo. Se questo non è buono, l'ascesa diviene assai più faticosa. Alle cause legate alla natura della strada si può aggiungere (e ciò per il turista in bicicletta ha molta importanza) l'attrattiva del paesaggio, che riesce a distrarre da maggior lena il più vigoroso pedalatore. Vi sono poi molte altre cause del momento e personali. Influisce cioè la temperatura (col caldo, è assai poco agevole lottare con la salita), ed influisce lo stato fisico del pedalatore. Non è facile trovarsi in forma. Il corpo umano raramente si dimostra una macchina a rendimento costante, specie per chi non ha un severissimo allenamento. La strada già percorsa ha poi la sua importanza. Se non è molta, può aver servito di utile preparazione, diremo così, a «scaldare la macchina» al giusto grado. Se invece si è già percorso un notevole cammino, non si può non tener conto del diminuito stato di freschezza. Come si vede, le cause sono numerose e assai spesso concorrono quasi tutte assieme. Perciò succede questo: si dà un'occhiata al profilo, si valuta, ad es., una pendenza del 5 per cento, con qualche massimo del 7-8, poi si parte fiduciosi di poterla superare agevolmente: in realtà, ci sarà già capitato di superarne di più forti con vera facilità; ma sul terreno la salita si drizza ostile dinanzi al turista e gli chiede uno sforzo che egli non aveva messo in previsione. Gli innocenti «profili» del Touring, utilissimi e ben fatti, non ne hanno proprio colpa. Essi hanno già assolto il loro compito dicendoci tutto quello che è possibile, forse più di quanto non abbiamo saputo leggervi. L'esperienza insegni, piuttosto, ad essere in seguito più guardinghi in tali valutazioni, adottando un certo margine precauzionale nei criteri di lettura dei profili stessi.

Molti lettori ci chiedono se esistano possibilità di perfezionare la pedalata e il rendimento in caso di vento contrario. Purtroppo c'è ben poco da fare. Il vento è forse il peggior nemico del ciclista. Esso è, infatti, così opprimente, anche quando non è forte, da togliere il più importante aiuto morale che il cicloturista trova in questo sport: il sollievo del panorama e del diversivo. Se il cicloturista ha tempo e possibilità di fare una sosta senza troppi inconvenienti (quasi sempre inevitabili, quando ci si deve fermare, mentre si era divisato di tirar dritto), è preferibile si fermi, in caso di vento fortissimo. In caso di vento medio può anche continuare, senza tuttavia servirsi di un rapporto piccolissimo, dovendo bastare uno medio. Il solo accorgimento da seguire è quello di adottare una posizione il più possibile bassa, onde offrire minor resistenza al vento stesso. La differenza tra la resistenza incontrata da un ciclista che marcia col busto eretto e quella di chi invece tiene il busto assai inclinato in avanti, è notevole. La seconda posizione è perciò, in pratica, in caso di vento sensibile, assai vantaggiosa.

Passando ad altro argomento, v'è chi si lamenta che la bicicletta venga sempre considerata la Cenerentola della strada e che continuamente si inveisca contro il ciclista. È forse vero che, anche tenendo nella debita considerazione le esigenze del veloce traffico moderno, al ciclista si impongono più doveri di quanti siano i diritti che gli si riconoscono. Bisogna però non dimenticare che un gran numero dei ciclisti che circolano sulle nostre strade dànno prova di una scarsa disciplina stradale, ciò che getta qualche discredito su tutta la categoria. In fatto di circolazione stradale anche il ciclista farà bene, pur senza rinunciare ai suoi diritti, a preoccuparsi soprattutto dei suoi doveri. In tal modo contribuirà validamente alla generale disciplina e oltre ricavarne un vantaggio per sè, gioverà anche agli altri, eliminando inconvenienti e ostacoli a tutti gli utenti della strada.

Ancora una risposta ad una domanda che potrà in seguito costituire materia d'una nota più ampia. « Tra le diverse Forche Caudine sotto le quali il cicloturista deve talvolta o spesso passare, due si dimostrano assai noiose. Scelta e trattamento d'albergo e ricerca di eventuali meccanici per far riparare i guasti alla bicicletta ».

Sulla scelta dell'albergo insistiamo perchè si tenga presente che il ciclista, durante le soste, ha bisogno di maggiore *comfort* degli altri turisti che viaggiano con mezzi semoventi. Egli sceglierà perciò buoni alberghi, senza per questo rendere gravoso il costo del viaggio. Ma non deve offendersi se non si vede venire incontro i camerieri a frotte, come succede a chi viaggia su una lussuosa macchina. Se ha avuto una men calda accoglienza, è sperabile almeno che abbia a uscir dall'albergo col saldo di un conto meno gravoso.

Anche il caso in cui si ha bisogno di un meccanico può dare qualche noia. Non è raro trovare meccanici che, incaricati di stringere una vite, finiscono con allentarne dieci; che per essere richiesti di un po' d'olio fluido, riducono la bicicletta come se fosse appena uscita da una padella piena di strutto coagulato; e in questi esempi si potrebbe continuare. Si capita meglio, a volte, quando, *bucando* alla provvidenziale distanza di qualche chilometro dal più vicino « meccanico ciclista », si trova a due passi il falegname (o il maniscalco) che, possedendo in una cassettina rappezzi ferri e soluzione, ti eseguisce la rappezzatura a regola d'arte. Salvo poi a dirti, quanto è richiesto del suo avere, di lasciar correre, perchè non è quello il suo mestiere. Ma tu gli offri volentieri un paio di lirette, perchè, dopo tutto, quel buon uomo, oltre che un lavoro, ti ha fatto un favore!

e. cap.

I nuovi campioni del mondo.

Abbiamo avuto a Copenaghen i nuovi campioni del mondo: sulla strada il belga Meulengberg e l'italiano Leoni; sulla pista l'olandese Van der Viguer, il tedesco Lohmann e il belga Scherens.

Gli azzurri sono tornati dal circuito di Lundtofte con una maglia iridata. Bilancio soddisfacente? Le nostre previsioni alla vigilia non erano certo rosee e per giunta il percorso di gara non era favorevole: trentacinque giri di uno stucchevole anello che aveva persino una salita di 30 metri di dislivello, non ci sembrava l'arena più adatta per laureare un campione del mondo. La gara dei professionisti ci ha procurato tuttavia una delusione, poichè delle quattro maglie azzurre che avevano preso la partenza, nessuna si è ritrovata al traguardo d'arrivo; e neppure i ciclisti italiani hanno brillato sul percorso, ad eccezione del solo Moretti, che a metà gara era ancora nel gruppo di testa ed è stato eliminato dalla competizione per una caduta.

Ma i dilettanti hanno avuto la rivincita il giorno successivo conquistando una convincente vittoria, imponendosi in una spettacolosa volata finale, piazzando ben tre uomini nel plotone d'avanguardia. L'annata della ripresa e della rinascita del ciclismo italiano, dopo la depressione del 1936, meritava questa affermazione. I nostri atleti tornano ad iscrivere il loro nome sull'albo d'oro della massima prova mondiale. Per i professionisti sapevamo di avere in serbo altri campioni, che su un percorso più probante di quello danese avrebbero potuto battersi con successo. Per i dilettanti ci siamo chiaramente imposti; e non sono i dilettanti le promesse del domani?

Attendiamo quindi con fiducia le prove future, a cui i nostri campioni si prepareranno con metodo e disciplina.

ARTE

Una statua di Pietro Bernini al Museo Nazionale di Reggio Calabria.

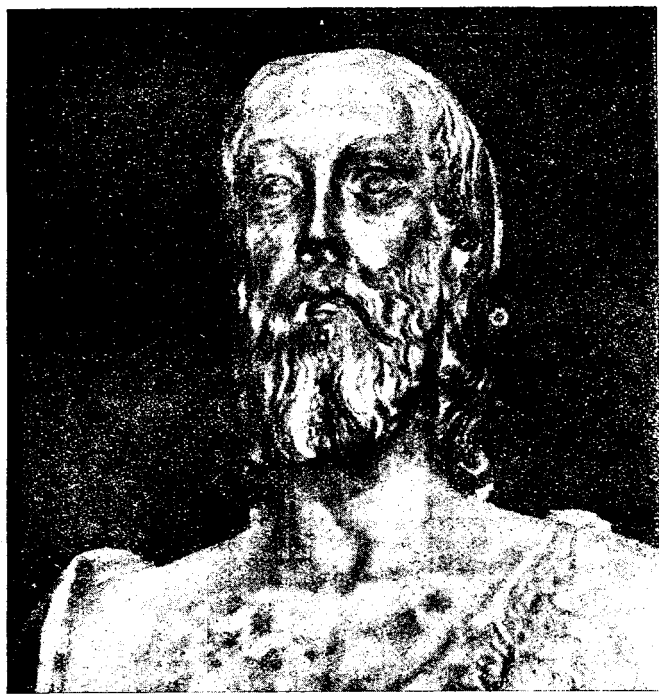
Nella nuova sede della R. Soprintendenza per le Antichità e l'Arte del Bruzio e della Lucania, al piano attico del grandioso edificio del Museo Nazionale — di cui vogliamo augurarci che, nell'interesse e per l'orgoglio della città di Reggio Calabria, vengano al più presto ripresi ed ultimati i lavori — appare subito agli occhi del visitatore, appena entra nell'Istituto, una pregevole scultura marmorea a tutto tondo del Precursore, elevata su una elegante base lignea.

Essa proviene dalla chiesa parrocchiale di San Martino in Drosi, frazione del Comune di Rizziconi, in provincia di Reggio Calabria, dove fu rinvenuta, in frammenti abbandonati in un sottoscala, da S. A. R. I. il Principe di Piemonte, nel maggio del 1936, in occasione di una visita ai reparti del X Corpo d'Armata al Suo comando. In omaggio all'augusto interessamento, i cinque frammenti, subito raccolti e trasportati a Reggio, nella sede della Soprintendenza, furono quivi accuratamente ricomposti — solidamente imperniati l'uno all'altro — e convenientemente restaurati, ed ora, per superiore disposizione, l'interessante scultura è qui degnamente conservata.

La statua (alta m. 1,31) rappresenta, come s'è detto, la figura stante del Battista, appoggiata ad una roccia sfaccettata, quasi irrigidita nella persona smilza, senza enfasi jeratica, timida e pensosa, in atteggiamento dignitoso e solenne e con lo sguardo fiso lontano. È impostata su una predella esaedra, alta cm. 27, su cui è raffigurata, ai lati del mistico Agnello e dello stemma gentilizio dei Pignatelli, la scena della Decollazione, di fattura ancora gianbolognesca.

Il tempo ha conferito alla statua, scolpita in marmo bianco di Carrara, un certo senso di vetustà, colorandola di una bella patina giallo-avorio, ed ha risparmiate alcune tracce di doratura tra le ciocche dei capelli del Santo, tra i minuti ed accurati riccioli, quasi paralleli, del vello dagli orli rialzati, che ne ricopre il corpo per metà, e tra i cirri del mistico agnello.

Forti macchie nere di combustione sono chiaramente visibili lungo il fianco sinistro del Santo, combustione che ha persino interessate e calcificate alcune parti del marmo stesso. Si è potuto accertare che, in conseguenza del terremoto del 1905, un grave incendio si sviluppò in tutto il sacro edificio e che alcune travi ancora fumanti del soffitto si abbatterono sulla statua, facendola precipitare al suolo, dove, per l'urto, si frammentò.

Il pittoricismo dei ricci, il traforo punteggiato della pelle dell'agnello, la tecnica accurata, il nudo studiato con perizia anatomica, la delicata armonia di linee disegnate nel marmo e la sensitiva ricerca di tenui trapassi di modellato, provano che ci troviamo di

fronte ad un'opera di abile ed aggraziato maestro di prima educazione toscana, in parte ritardatario ed in parte manierato, che dalla bravura dello scalpello e del trapano e dall'ingenua ispirazione trae ancora, sul cadere del Cinquecento, fiori di gentilezza. Un'opera, quindi, di artista probo, franco ed abile, quasi decorativa, debole di immaginazione e di scarsò movimento, che piace e non commuove.

Atteggiamento ispirazione ed impostazione della figura, fattura dei piedi su la roccia sfaccettata, piegamento delle dita dalle nocche alquanto ossute e legnose, movimento delle gambe leggermente ripiegate, tipologia genericamente toscana del volto del Santo e barbetta bipartita, accartocciarsi del vello, tendenza ad ingrossare la parte inferiore del corpo, sono tutti elementi di giudizio che potrebbero portarci ad attribuire, con quasi certezza, la statua del Museo Nazionale di Reggio Calabria a Pietro Bernini ed a pensare che essa sia stata eseguita durante il secondo periodo della sua attività napoletana (1599-1606), quando da Firenze ritornò a Napoli, preso dal linearismo decorativo cacciniano, e quando lo troviamo collaboratore del suo conterraneo Michelangelo Naccarino.

E, a giudicare dallo stemma gentilizio dei Pignatelli rilevato sulla predella, non è eccessivo ritenere che la statua in parola sia stata eseguita in quel torno di tempo in cui il Bernini operava nella chiesa dei Gerolamini in Napoli, di cui era alto patrono il Principe Pignatelli, feudatario di Monteleone (ora Vibo Valentia), e da questi donata alla Commenda di Drosi, feudo allora dei Cavalieri di Malta.

NICOLÒ CATANUTO

TRA I LIBRI

DINO PROVENZAL - F. DE FRANCO. – *La poesia del lavoro.* – Letture per le scuole di avviamento professionale. Vol. I, pag. 386 ill.: L. 9; vol. II, pag. 418, ill.: L. 9; vol. III, pag. 410, ill.: L. 9. Società Editrice Internazionale, Torino 1937-XV.

PROVINCIA DI MILANO. – *L'opera della Amministrazione nel 1935.* – Pag. 251 con illustraz. Milano, Anno XIV.

CARLO WEIDLICH. – *Ritratto di Vittorio Locchi.* (Nel XX anniversario della morte). – Pag. 165. Casa Ed. Domino, Palermo 1937-XV: L. 5.

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES AUTOMOBILE-CLUBS RECONNUS. – *Recueil de renseignements de tourisme.* – 11ª edizione. Parigi, aprile 1937: 100 franchi.

ARTURO LENTINI. – *L'Amministrazione locale.* – Pag. 353, Tip. Ed. Cesare Nani, Como 1937-XV: L. 35.

ALFREDO TESELLI. – *Il cigno del Benaco e l'eroina del Sorapis.* Romanzo. – Soc. An. Ed. Bettinelli, Verona 1937-XV: L. 8.

Baedekers Schweiz. – Guida di 608 pag. con 75 carte, 20 piante e 18 panorami. Karl Baedeker, Lipsia 1937.

Baedekers Suddeutschland. – Guida di 602 pag. con 43 carte, 42 piante e 20 schizzi. K. Baedeker, Lipsia 1937.

FLORINDO FLORIO-SARTORI. – *Le isole attorno alla Sicilia.* – Cenni storici. Pag. 38. Arti Grafiche Bonati, Genova XV.

O. F. TENCAJOLI. – *Principesse Sabaude in Roma: Filiberta di Savoia Duchessa di Nemours (1498-1524).* – Estratto dalla Rivista « Fert », vol. IX - N. 1, 31 marzo 1937-XV.

O. F. TENCAJOLI. – *Sorrisi d'Arte Italiana in Polonia.* – Note di viaggio (autunno 1934). Pag. 24, Tipografia Edit. Italia, Roma 1937-XV.

GUIDO DEVESCOVI. – *Ritorno alla montagna.* – Pag. 158 con illustr. Ed. A. Corticelli, Milano 1937-XV: L. 15.

Gen. ODOARDO MARCHETTI. – *Il servizio informazioni dell'esercito italiano nella grande guerra.* – Pag. 262 con illustraz. Tip. Regionale, Roma 1937-XV: L. 15.

COMANDO DEL CORPO DI STATO MAGGIORE. – *Gli Ufficiali di S. M. caduti in guerra.* – Pag. 117 con illustraz. Roma 1937-XV.

COMANDO DEL CORPO DI STATO MAGGIORE. – *Gli Ufficiali di S. M. morti nell'adempimento del loro dovere.* – Pag. 27, Roma 1937-XV.

JOSEFINA PASSADORI. – *Geografia de América.* – Pag. 179. con illustraz. e carte. Editorial A. Kapelusz e Cia. Buenos Aires.

Istituto Coloniale Fascista. – *Annuario dell'Impero Italiano, Anno XV.* – Pag. 893 con appendice. Soc. An. Tip. Castaldi, Roma 1937-XV: L. 20.

T. V. Zapparoli. – *Il granoturco.* – Pag. 64 con ill. Ramo Editoriale degli Agricoltori, Roma: L. 3.

M. Zucchini. – *Il cece e la lenticchia.* – Pag. 46 con illustr. Ramo Edit. degli Agricolt., Roma: L. 3.

Adolfo Pellegrini. – *Manuale di scienza della propaganda e della pubblicità.* – Teoria e tecnica. Pag. 148. Ente Nazionale Italiano per l'Organizzazione Scientifica del Lavoro, Roma: L. 18.

Salvatore Farace. – *Un gioiello di arte* ossia *La chiesa di S. Michele Arcangelo detta Paradiso Terrestre con un cenno della Ven. Madre Serafina di Dio e dei monumenti e ricordi di Anacapri.* – Pag. 58 con tav. f. t. Tip. F. Giannini, Napoli 1931-IX.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci Annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,20)
Soci Quinquennali	L. 75,20		(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

Statistica dei Soci al 31 Agosto 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 agosto 1937		N. 187 208
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 18 986
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 agosto 1937	» 4 739	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 agosto 1937	» 13 327	
		» 263 800
		N. 469 994
Presumibili rinnovi dei Soci già iscritti nel 1936, che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 2 000
Totale Soci		N. 471 994

Direttore: Sen. Carlo Bonard
Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano – Milano Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano – Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino – Milano, Via Carlo Poma, 7

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIII - NUMERO 11 NOVEMBRE 1937 - XVI E. F.

ANNO XLIII
1937 - XVI

LE VIE D'ITALIA

Numero 11
NOVEMBRE

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937

Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

T U R I S M O

TURISMO NORD-AFRICANO

Un magnifico itinerario di 2000 km.: la «Litoranea libica»

La grande litoranea libica, realizzata dal Maresciallo Balbo, è stata illustrata a suo tempo, in Italia e fuori, nei suoi varî aspetti. All'estero si è soprattutto insistito sull'importanza militare della nuova grande arteria e da noi è stato giustamente messo in rilievo il magnifico sforzo compiuto da tecnici e maestranze per realizzare, in appena un anno, un'opera di sì gran mole, tra difficoltà eccezionali di clima, di terreno e di trasporti.

LA LITORANEA IN PROSSIMITÀ DI TOBRUCH

L'alta funzione civile ed economica della litoranea ha avuto il suo giusto rilievo, ma quella turistica è rimasta forse un po' in ombra. E non è certamente l'aspetto meno importante e significativo, sia per i nuovi vastissimi orizzonti che la litoranea apre al gran turismo nord-africano, sia per le attrattive che essa offre a chi la percorre da un confine all'altro della Libia.

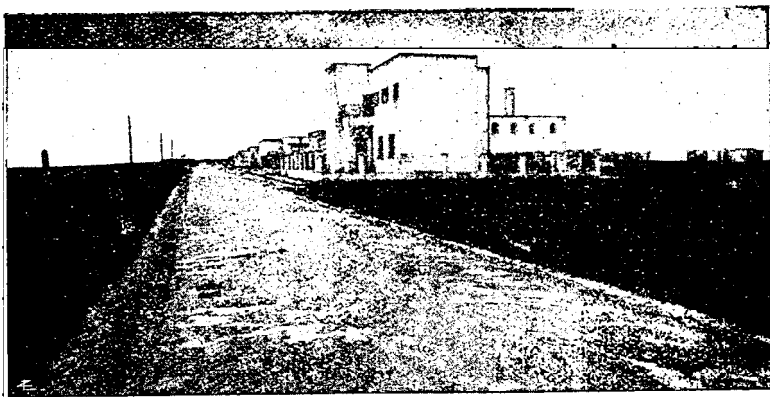
Il magnifico nastro asfaltato che, a distanza di due millenni, segue in parte il tracciato dell'antica strada romana fra Cartagine ed Alessandria, attraversa infatti, nei 1822 km. del suo sviluppo, un paesaggio dall'aspetto mutevolissimo, ma sempre vivamente interessante in una suggestiva successione di zone desertiche, di ubertose terre redente dal lavoro italiano e di oasi lussureggianti; permette di ammirare le imponenti testimonianze delle antiche civiltà che fiorirono in Libia nei grandi centri archeologici di Cirene, Leptis Magna e Sabratha e le superbe realizzazioni della civiltà fascista nelle città e nei villaggi disseminati lungo la costa mediterranea.

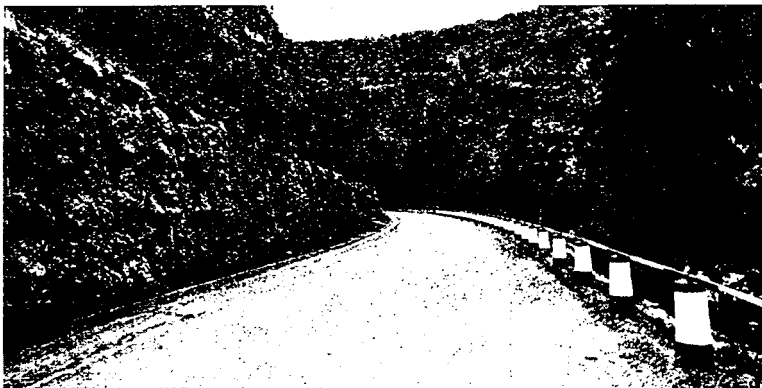
Primo a dar vita alla funzione turistica della litoranea è stato, dopo il trionfale viaggio inaugurale del Duce, il Touring Club Italiano, che organizzò due comitive sbarcate una a Tripoli e l'altra a Bengasi, le quali percorsero in senso inverso la grande arteria. Dopo d'allora molte furono le macchine che percorsero nei due sensi la nuova arteria, la quale non tardò ad avere i suoi innamorati, non soltanto italiani, ma anche ed in buon numero stranieri. Ricordiamo fra questi alcuni sportivi tunisini, che nella scorsa primavera vollero stabilire un primato Tunisi-Cairo, studiando nel contempo la possibilità di una linea regolare; uno scrittore e pubblicista — il Ten. Col. della riserva dell'esercito svedese Holmstrom — che ha percorso il litorale nord-africano dall'Algeria all'Egitto; il Console generale d'Austria ad Alessandria d'Egitto, ing. Walter Stross, che, dopo aver percorsa la litoranea fino a Tripoli recandosi in Europa, volle percorrerla in senso inverso al ritorno, rimanendo vittima di un tragico incidente, dovuto allo scoppio di un pneumatico, poco prima del confine libico-egiziano.

E si noti che la strada, oltre il nostro confine orientale, è tuttora, per varie centinaia di km., una malagevole pista che, però, il Governo egiziano sta già in parte trasformando.

Relativamente intenso è poi il movimento automobilistico, determinato dalla costruzione della litoranea fra Tripoli e Bengasi. La Sirtica desolata e desertica non è più oggi spaventosamente solitaria come fino a poco tempo addietro, ma il suo grande silenzio è spesso rotto dal rombo vibrante di motori, che sembra un inno alle conquiste del lavoro italiano. Sono spesso industriali, commercianti e uomini d'affari, cui la nuova arteria ha offerto la possibilità di rapide comunicazioni fra i due

LA LITORANEA A DERNA

centri libici; ma sono anche, molte volte, semplici automobilisti, che compiono il tragitto di 2.200 km., fra andata e ritorno, unicamente per godere le attrattive e il fascino del viaggio in quella zona.

LA LITORANEA AL VILLAGGIO AGRICOLO «LUIGI DI SAVOIA

Anche i motociclisti si avventurano ormai con una certa frequenza a quella che è diventata una piacevole escursione, per quanto lunghissima. Un centauro bengasino ha voluto addirittura stabilire un primato sul percorso Bengasi-Tripoli-Bengasi, superando nell'andata gli 80 km. orari e mantenendo la media totale sui

SULL'UADI EL CUF, VERSO BENGASI

72 km., nonostante la perdita di alcune ore per difficoltà di rifornimento. Un altro motociclista, un professore di Tripoli, dovendosi recare in Italia, ha compiuto una... piccola deviazione fino in Egitto, percorrendo, col suo piccolo cavallo d'acciaio, oltre alla nostra litoranea asfaltata, anche la difficile strada fra Sollum ed Alessandria.

Tutto ciò dimostra appunto quanto più sopra affermavamo, che, cioè, la grande opera di perfetto stile romano assume, sotto l'aspetto turistico, un'importanza non inferiore a quella ch'essa rappresenta nel campo strategico e commerciale. Si può, anzi, affermare che appunto sul nostro territorio la più grande litoranea Casablanca-Cairo permette, non solo di raggiungere le più alte velocità, ma anche di ammirare le più autentiche bellezze nel campo paesistico, archeologico e folcloristico.

Appena superato il cippo confinario, che divide la Terra dei Faraoni dalla Libia e che vi indica la distanza di 1.822 km. da percorrere per giungere all'altro cippo confinario occidentale, il lucido nastro d'asfalto affronta decisamente la desolata Marmarica e poco oltre segna una diramazione per Porto Bardia, centro artigiano e commerciale per il bestiame. A 140 km. dal confine, Tobruch, divenuta una ridente cittadina, apre la sua baia capace di ricoverare una grande flotta ed offre la visione della sua moschea monumentale, sormontata da 42 cupole.

La solitaria steppa della Marmarica vi accompagna ancora per un buon tratto, poi ecco venirvi incontro, accogliente e fascinosa, la candida Derna, che nasconde le sue costruzioni fra il verde intenso della lussureggiante oasi, ricca di palme e di bananeti. Divenuta capoluogo di Provincia per effetto della riforma politica e amministrativa della Libia attuata dal Governatore Maresciallo Balbo, la graziosa città è in via di rapido sviluppo edilizio, commerciale e industriale. Lasciata Derna, la strada supera arditamente il gradino del Gebel e vi porta sull'altipiano, cosparso di pascoli e di vegetazione e, dopo qualche decina di km., vi offre l'indimenticabile spettacolo di Cirene, oltremodo attraente per la magnificenza del paesaggio e per le imponenti vestigia della città dissepolta. La grande Necropoli, il Tempio di Apollo e un'infinità di altri monumenti incatenano la vostra attenzione e vi fanno apparire troppo brevi le ore della sosta, che però potrete eventualmente prolungare soggiornando nel bellissimo albergo.

La grande arteria si addentra ora nella *Cirenaica verde* ed attraversa i nuovi centri agricoli creati dall'Ente per la colonizzazione della Libia, di cui fu animatore l'indimenticabile Luigi Razza. L'animo vostro è ancora in preda al senso di commozione e d'orgoglio suscitati dalla visione dell'opera redentrice compiuta in breve volgere di tempo dal colonizzatore italiano in queste plaghe, e già vi appare, dopo il villaggio Umberto Maddalena, l'ubertosissima piana di Barce, il granaio della Libia. Anche Barce, ridente cittadina in rapido, costante progresso, è ricca di storia e di materiale archeologico, raccolto nel locale museo.

Se il tempo e le circostanze ve lo consentono, da Barce, anch'essa dotata di un buon albergo, potete deviare per una quarantina di km. lungo una agevole pista per recarvi sul mare, a Tolmeta, l'antica Tolemaide, che fu uno dei maggiori centri della Pentapoli. L'opera di scavo e di restauro, intrapresa da qualche tempo dal Sopraintendente ai Monumenti e Scavi della Libia, prof. Caputo, ha rimesso alla luce grandiosi monumenti e pregevolissime opere d'arte. Citeremo il colossale Mausoleo ellenistico che s'innalza nella Necropoli, la gigantesca Porta Teuchira, la caratteristica Basilica in avanzato restauro, l'Anfiteatro, la Via monumentale, un grande edificio romano, ricco di mosaici e colonne, il Foro e l'immensa policisterna, il più grande serbatoio romano d'acqua esistente in Africa. Un ricchissimo materiale è sistemato nel Museo, ove, fra l'altro, si ammirano le bellissime Menadi e l'editto sui prezzi promulgato da Diocleziano. Lo scavo è, si può dire, appena iniziato, per cui altre preziose vestigia verranno alla luce.

Tornati sulla litoranea, scendete verso Tocra, donde la strada segue il litorale fino a Bengasi, secondo centro della Libia. La modesta borgata turca è diventata, sotto i segni del Littorio, una bellissima e progredita città, con numerose e belle costruzioni, fra cui primeggiano la Cattedrale e il grande *Albergo Berenice,* che fiancheggiano il Lungomare Mussolini. Interessantissimi sono anche i dintorni e in primo luogo le misteriose grotte del Lete. Attraverso il sud bengasino potete lanciare la vostra macchina a piena velocità sugli interminabili rettifili e, attraversati i centri di Ghemines, Agedabia ed el Agheila, percorrere la Sirtica non più misteriosa e tanto meno pericolosa e, nella solenne solitudine del deserto incontrare, visibile a distanza di decine di km., l'imponente Arco delle *Are Philenorum,* fatto innalzare da S. E. Balbo su progetto dell'Architetto Di Fausto, ad immortalare il ricordo della grande opera stradale compiuta dal Fascismo, della fondazione dell'Impero e del leggendario eroismo dei cartaginesi fratelli Fileni, immolatisi per segnare i confini della loro Patria.

NELLA SIRTICA, ATTRAVERSO LA PRIMA SEBKA

Ecco Sirte col suo Castello turco riattato, la sua moschea dalle 10 cupole, dal minareto alto 35 metri, e

LA LITORANEA AL CONFINE TUNISINO

dall'ipogeo cristiano del VI secolo scavato nella roccia, il quale conserva alcuni sepolcri con scritture scolpite e graffite. Si susseguono Buerat el Hsun, Gebar e Tauorga, con la sua caratteristica oasi, dove ferve una vasta opera di colonizzazione irrigua che utilizza grandiose sorgenti; quindi si profila l'oasi di Misurata, che fra i suoi palmeti accoglie la città, magnificamente progredita in pochi anni e destinata ad un prospero avvenire, sia perchè, come Derna, elevata a capoluogo di Provincia, sia per la valorizzazione agraria, che si sta attivamente svolgendo nella regione circostante.

Poche decine di km. separano questo centro dalla grande, foltissima e incantevole oasi di Sliten, presso cui è la famosa villa di Dar buch Ammera, ove furono rinvenuti i meravigliosi mosaici che adornano il Castello di Tripoli. La pittoresca cittadina possiede, inoltre, la rinomatissima moschea di Sidi Abdussalam, mèta di pellegrinaggi dei fedeli mussulmani.

Un'altra trentina di km., e vi si offre l'impareggiabile visione del grandioso centro monumentale di Leptis Magna, troppo noto per essere qui illustrato. Ricorderemo a proposito soltanto la frase dell'ex primo ministro ungherese, Conte Appony, il quale, avendo voluto visitare, novantaduenne, la nostra Colonia, ebbe a dire, con accento di ammirazione, che « *Leptis merita essa sola un viaggio in Tripolitania* ».

Subito dopo vi accoglie la bianchissima cittadina di Homs, dotata, come tutti gli altri centri sparsi lungo la litoranea, di un ottimo albergo gestito dall'Ente Turistico ed Alberghiero della Libia. La strada sale, quindi, al Mergheb, nome che ricorda una delle prime azioni guerresche della conquista libica, e, dopo aver percorso un tratto fra le ondulazioni delle ultime propaggini gebeliche, scende alla costa e la percorre poi fino a Tripoli, fra un susseguirsi di aziende agricole che hanno trasformato la steppa in ridente plaga produttiva. Tagiura vi invita a visitare la celebre moschea di Murad Agà, dalle 48 colonne trasportatevi da Leptis; poi, tra il folto della splendida oasi che si prolunga per 20 km. avvolgendo del suo verde cupo le grandiose tribune del Circuito dei milioni, arrivate nella capitale della Libia, che vi accoglie con l'attrattiva de' suoi Lungomare, che non temono rivali, e delle numerose verdi cuspidi dei suoi minareti.

Qui respirate in pieno l'aria della grande città mediterranea quale è ormai diventata Tripoli, che si sviluppa con un ritmo celerissimo.

Lasciata la splendida città, la litoranea, attraverso fertili zone coltivate ed una meravigliosa collana di oasi, quali Zanzur, Saiad, el Maia, Zavia e Sorman, raggiunge Sabratha, dominata dal risorto Teatro romano, che presenta una monumentale scena marmorea a tre piani di colonne, unica al mondo. Superata Zuara, importante centro per la pesca delle spugne e per la lavorazione dello sparto, la magnifica arteria volge decisamente verso Pisida, poco oltre la quale è il confine con la Tunisia. Qui s'innalza l'altro cippo confinario al limite occidentale della litoranea, che ha reso possibili le comunicazioni terrestri fra l'Atlantico e il Mar Rosso.

Quest'opera, per la sua grandiosità e per il ritmo eccezionalmente rapido con cui fu realizzata proprio nell'anno delle sanzioni, è in tutto degna della civiltà fascista.

G. Z. ORNATO

La « Iª Mostra Nazionale della Montagna ».

Torino si prepara ad ospitare la « Iª Mostra Nazionale della Montagna ». La Mostra si svolgerà dal 15 dicembre 1937 al 5 gennaio 1938 ed offrirà, attraverso le sue varie sezioni, un quadro completo di quanto è stato fatto e potrà farsi per la montagna: comprenderà, infatti, *Sezioni di Edilizia ed Ambientazione, Industria e Artigianato, Abbigliamento, Turismo, Sport e Propaganda, Milizia Forestale, Uffici Fondo Valle, Arte e Cinematografia,* ecc.

I dirigenti del Comitato Manifestazioni Torinesi intendono conferire alla Mostra un carattere di originalità: tutti i prodotti, anche quelli prettamente commerciali, verranno offerti all'ammirazione del pubblico convenientemente ambientati in scenari attraenti, in modo che ogni sezione risulti un quadro pittoresco di vita montana. Si vedranno riprodotti modelli di grandi alberghi di montagna, di alberghi di alta montagna, di rifugi alpini e di baite, realizzati in alcuni casi al naturale, completi di mobili, suppellettili, attrezzi e quanto altro può occorrere, non esclusa l'alimentazione e il perfetto funzionamento.

Una settimana alpinistica sull'Etna.

A iniziativa del Guf di Catania ebbe luogo nella scorsa estate una *Settimana alpinistica* sull'Etna, a cui parteciparono un centinaio di giovani universitari.

Nella settimana si svolse un corso di « scuola di roccia » sulle pareti di Val del Bove: furono scalate le rocce del Trifoglietto e di Giannicola, e si effettuarono interessanti escursioni in tutto il massiccio dell'Etna.

La settimana culminò nell'ardimentosa esplorazione del vulcano da parte di uno strenuo manipolo, che riuscì — sfidando gravi pericoli — a violarne il mistero, penetrando nei più remoti meandri del cratere, in un'at-

ALPINISMO SULL'ETNA: UN GRUPPO DI « GUFISTI » IN VAL DEL BOVE, IN MARCIA VERSO IL RIFUGIO MENZA

ALPINISMO SULL'ETNA: UNA SQUADRA DI AUDACI «GUFISTI» NELL'INTERNO DEL CRATERE CENTRALE, SULL'ORLO DELLA VORAGINE IN PIENA ATTIVITÀ

mosfera incandescente, tra boati e spire di fumarole di anidride solforosa, che resero necessario l'uso della maschera antigas. Noi registriamo qui la temeraria discesa nella mitica fucina di Vulcano come una impresa che onora il turismo italiano.

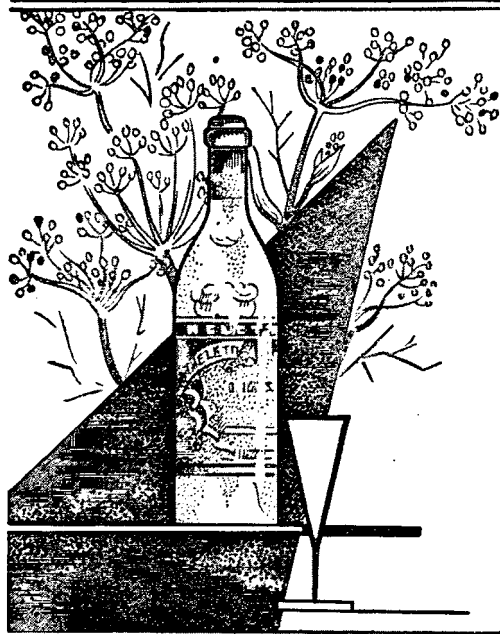
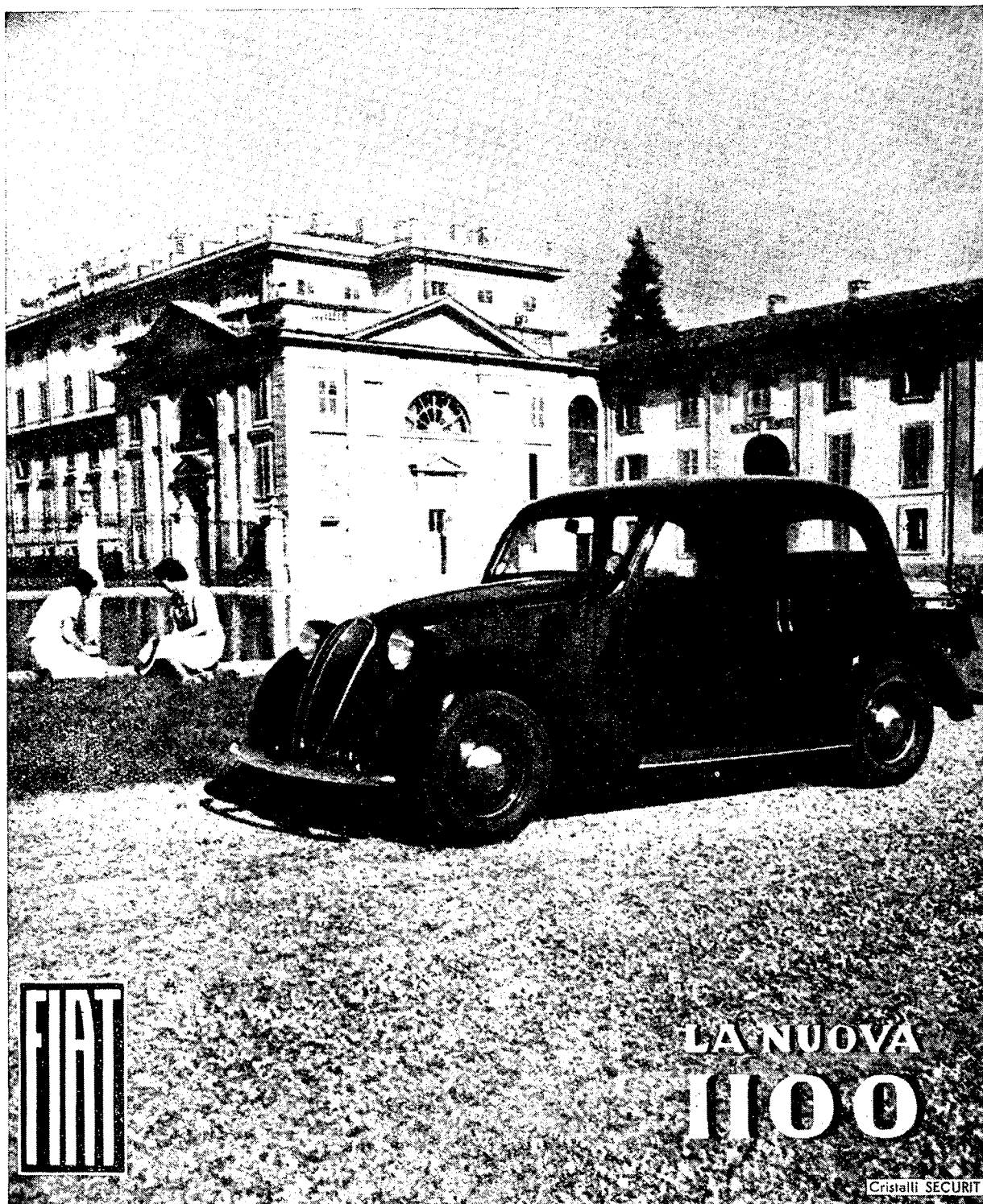
Grandi alberghi per l'Esposizione del 1941.

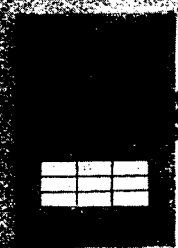
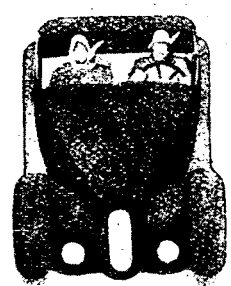
Secondo progetti in corso, per l'Esposizione Mondiale del 1941 dovrebbero sorgere in Roma due nuovi grandi alberghi moderni attrezzati secondo i migliori ritrovati della tecnica e dell'arte odierne: uno di essi sarebbe costruito nell'isolato fra via Vittorio Veneto, Piazza Barberini e via Sistina, sull'area attualmente occupata da altri fabbricati, che scomparirebbero; il secondo sulla via da aprirsi tra piazza S. Bernardo e via Vittorio Veneto.

La Valle di Funès.

Nella « *Collana di piccole guide locali dell'Alto Adige* », pubblicata sotto gli auspici dell'omonimo Istituto di studî, è uscita *La Valle di Funès* di Dante Marini (Roma, Tipografia del Genio Civile, pag. 80 in 16°, con tavole e carte fuori testo, L. 7), specialmente utile ai turisti ed a coloro che in questa valle scelgono un luogo di dimora per l'estate, ed amano quindi conoscerla in ogni parte e sotto ogni aspetto. Essi troveranno, infatti, in queste pagine, per ogni passeggiata e per ogni escursione, per ogni villaggio e per ogni monte, per ogni chiesa e quadro e castello, una guida che soddisfa ogni curiosità.

Dinaro turistico in Jugoslavia.

Il Governo Jugoslavo ha autorizzato l'emissione di assegni in dinari jugoslavi, che offrono ai turisti un beneficio del 5 % sul cambio delle loro divise, fino al massimo di 12.000 dinari al mese e a persona.

LA NUOVA
1100

Cristalli SECURIT

Essolube
bernazzoli

TURISMO NAUTICO

LUNGO IL PIAVE, IN CANOA

Vi parlerò poco della mia gita in canoa; non così di quel delizioso *sport* che è l'andare in canoa. Io ne sono entusiasta, e credo che noi Italiani dovremmo divulgarne l'uso: oltre avere un clima ideale per questo *sport*, ne abbiamo anche tutte le possibilità nei nostri fiumi. Mi spiego: abbiamo fiumi che permettono una rotta oziosa e tranquilla dove il gitante può bearsi della visione di un mutevole paesaggio, e abbiamo fiumi turbolenti dove si ha continuamente l'impressione emozionante di andar a finire in acqua.

La canoa mi è apparsa come una sintesi di tutti i modi di navigazione: nel più breve tempo immaginabile da un placido andare si passa al capovolgimento completo, così, come un fatto di ordinaria amministrazione. Vorrei dire che nel Piave questo avviene spesso; ma, ad onor del vero, più spesso avviene di navigare tranquilli. Il Piave è un fiume adatto all'esordiente, purchè esso non manchi di attenzione, specie in alcuni punti, dove le precauzioni non sono mai troppe.

Il tratto da noi percorso va da Faè di Longarone a Busche di Feltre. Da Belluno giungemmo al punto di partenza con la nostra canoa, di tipo smontabile, caricata sulla macchina.

...SE IL MIO COMPAGNO NON FOSSE CORSO FRATERNAMENTE AD AIUTARMI...

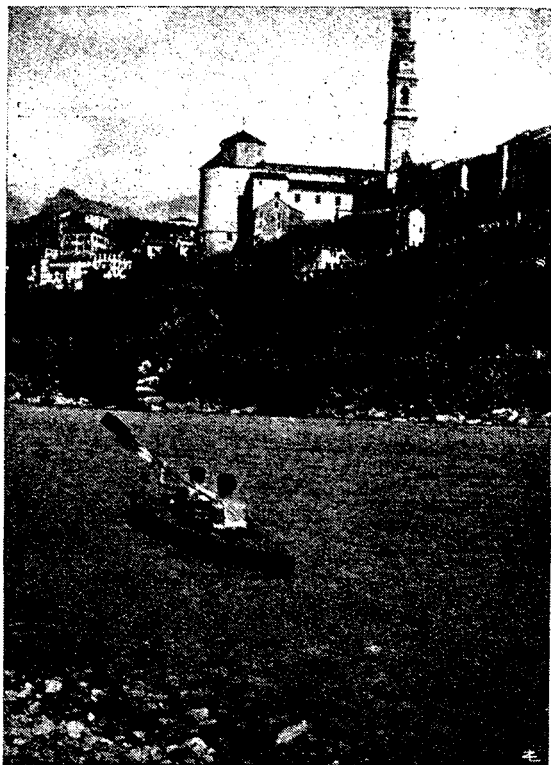
...SCENDERE DALLA BARCA PER TRASPORTARLA SUL RAMO PRINCIPALE...

Nella prima parte d'una gita in canoa importa più di tutto la scelta del filone principale. Dovete sapere che il Piave, particolarmente da Faè a Soverzene, si suddivide in una infinità di piccoli... Piavetti, che moltissime volte finiscono nella rena, costringendo il navigante a scendere dalla barca per trasportarla sul ramo principale. E' la rivincita della canoa.

Questo modo di navigare può dar luogo a prove di particolare attrattiva, quando si volessero organizzare « discese libere », come dicono gli sciatori. All'arte di condurre l'imbarcazione si aggiungerebbe l'alea di sceglier bene il ramo d'acqua più costantemente profondo. Bisognerebbe, però, riservare la gara ai monoposti o ai biposti, con un comandante di rotta; altrimenti, quanta materia di contese e di litigi!

In prossimità del paese di Soverzene taglia tutto l'alveo una diga dalla quale deriva il canale industriale che trasporta l'acqua al lago di Santa Croce, da cui scaturisce la forza motrice che anima il grandioso impianto idroelettrico Piave-Santa Croce, con le vicine centrali elettriche di Vittorio Veneto, per un complesso di oltre 300.000 HP.

A Soverzene, però, causa appunto questi 300.000 HP, conviene prendere la canoa sulle spalle e col cavallino di S. Francesco portarla al di là dello sbarramento. Compito, invero, non difficile. Ne v'è pericolo di finire nel canale, perchè le bocche di presa sono protette da griglie e si trovano a livello d'alveo, nè hanno gorghi o profondità misteriose. Partiamo così, oltrepassata la diga, verso un secondo tipo di Piave. Filoni più profondi e più larghi; meno discussioni, quindi, per la scelta del ramo; maggior tranquillità di percorso. Ma, attenzione ad un elemento nuovo: le curve sotto roccia. Le acque girano sotto sponde rocciose, dove l'onda s'increspa insidiosa, in presenza di qualche roccia affiorante.

Ecco, infine, Ponte nelle Alpi, dove le acque si raccolgono in un unico maestoso filone, che può avere, col

...BELLUNO, COL NOTO CAMPANILE DEL JUVARRA...

Piave in piena, la portata di 3000 metri cubi. Tremila metri cubi sono tanti, ed io, col fiume in condizioni simili, andrei piuttosto a fare una gita in automobile e magari a piedi.

Alla stretta del fiume vedrete il ponte sul Piave: una vera rivelazione.

L'Azienda della Strada, col morbido asfalto e le segnalazioni bianco-nere, ne ha fatto uno dei soliti ponti, che, astraendo dal paesaggio e dalla costruzione del-l'opera, può interessare soltanto per le viatrici che vi s'incontrano o per le scenette di cui si è spettatori.

Il ponte è gettato tra due sponde rocciose, su triplice arco, che, visto al disotto, appare arditissimo E qui si ha la conferma che la canoa, oltre a tutto, offre al gitante aspetti diversi dei paesaggi a lui noti. Si può guardare il paese da un punto di vista assolutamente nuovo. Un dolce e banale declivio erboso finisce (chi lo avrebbe pensato dalla strada?) in una roccia a picco, e sembra un colmo vaso di fiori. Dopo il ponte sul Piave si trova uno stecconato dove, quando le canoe saranno numerose come ora le automobili (non si avrà, però, mai l'incubo della carburazione e del carburante), vedremo sulla sponda un cartello triangolare nero, con una riga bianca: segnale di pericolo. Fuor di scherzo, qui bisogna stare molto attenti: chiodi e spuntoni non sono cose amabili per chi si tiene a galla su un guscio di tela cerata.

La rotta è poi tranquilla, dolce fino a Belluno.

Il campo d'aviazione è a destra e, a destra, passa anche Belluno, col noto campanile del Juvarra, su cui l'ultimo terremoto ha smosso l'anello culminante. Si potrebbe malignare che l'angelo ha tentato il volo. Per fortuna, se n'è pentito, e l'uomo, fatta una bella impalcatura, sta rimettendolo a posto.

Dopo Belluno il Piave procede tranquillo, e le difficoltà canoiste si riducono soltanto a due fattori: confluenze con altri fiumi (il più importante è il Cordevole) e passaggio di ponti. Non so se obbedisco ad una considerazione soggettiva segnalando la difficoltà del passaggio dei ponti: fatto si è che a ponte S. Felice, nei pressi di Sedico, noi abbiamo fatto, quando meno ce l'aspettavamo, un bel bagno.

La ragione non è semplice. Errata manovra? Certo: chi va bene non fa bagni forzati. Nè il pilone contro al quale abbiamo cozzato era nascosto nell'ombra od è sorto improvvisamente dalla schiuma delle acque, come Venere. Il pilone c'era, e c'è, ed abbiamo fatto di tutto, ma non abbastanza, per evitarlo.

Appena in acqua però, la corrente ha provveduto da sè a trasportarci per qualche decina di metri oltre il punto dove l'altezza dell'acqua era tale da potervi stare n piedi senza bere.

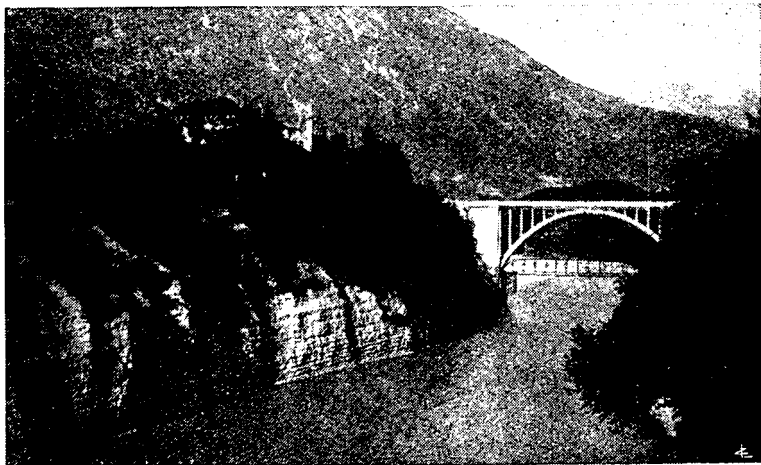
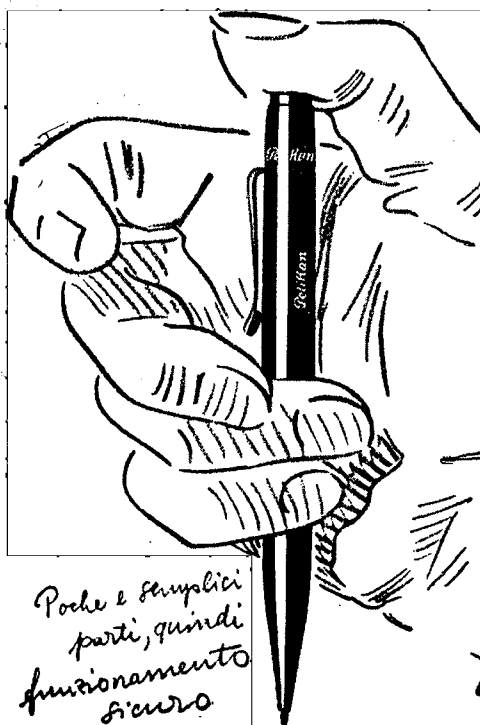
Tener la canoa con la corrente forte è fatica improba, e se il mio compagno non fosse corso fraternamente ad aiutarmi, dichiaro che, con tutto l'amore che ho per la mia barca, l'avrei lasciata andare alla deriva, per pensare piuttosto alla pelle!

Abbiamo subito tirato la canoa sulla sponda, e un buon uomo, accorso al momento dell'infortunio, ci ha aiutati ed incoraggiati, dicendoci: « Col Piave, credetemi, non si scherza, ed io che sono un buon conoscitore del fiume vi dico che se questo incidente vi fosse accaduto più avanti, alla confluenza del Cordevole, non ve la sareste cavata con un semplice bagno ».

Naturalmente, riprendemmo subito la rotta e in un primo momento non avevamo il cuore fermo, nè — dicono le fotografie — i movimenti sincroni. Tutto, però, è finito bene.

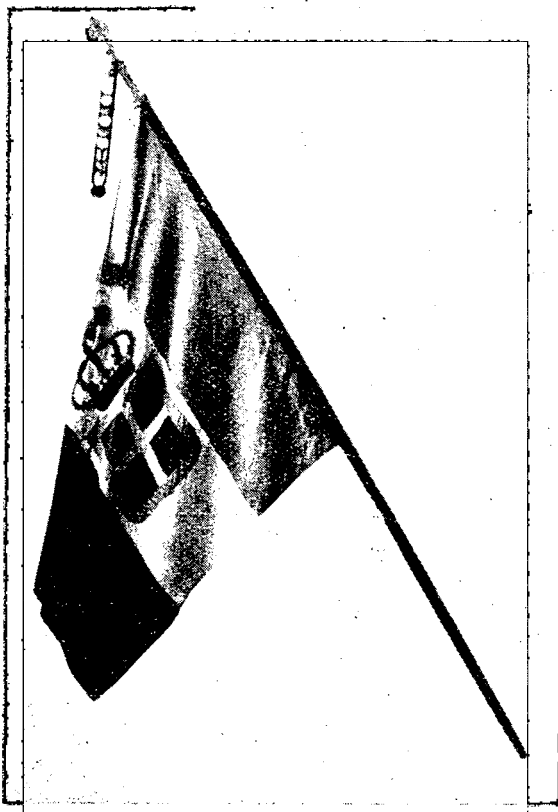
Abbiamo compiuto il nostro piccolo esperimento al tramonto, poco prima del ponte di Busche, in vista di una grandiosa corona di monti illuminata dalle luci del crepuscolo.

E prima di arrivare avemmo anche modo di richiamare alla realtà, con una parolina squisitamente veneta, quattro o cinque contadini che commentavano il nostro passaggio, dicendo: — *I sarà Todeschi!*

GIOVANNI DE MIN

IL PONTE È GETTATO TRA DUE SPONDE ROCCIOSE...

Ettore Moretti
MILANO FORO BONAPARTE 12

ALI NEL CIELO

La nuova Bandiera della Regia Aeronautica.

Nel settembre scorso, alla presenza del Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, ha avuto luogo presso la Caserma Cavour in Roma, in forma solenne, la sostituzione del drappo e dell'asta della Bandiera della R. Aeronautica. Il Gen. Valle ha compiuto la sostituzione secondo il rito regolamentare, pronunziando elevate parole sulle gloriose tradizioni dell'Arma, riassunte nei segni del valore che decorano la sua bandiera: Ordine Militare di Savoia, una Medaglia d'Oro, cinque Medaglie d'Argento, una Medaglia di Bronzo ed una Croce di Guerra.

Il nuovo vessillo è stato benedetto dal Vescovo Castrense Mons. Bartolomasi.

L'inaugurazione di ventidue aeroporti nel XV Annuale della Regia Aeronautica.

Il 28 marzo XVI, in occasione della celebrazione del XV Annuale della R. Aeronautica, saranno inaugurati ventidue aeroporti di nuovo impianto, la Regia Scuola di Applicazione Aeronautica in Firenze e l'Istituto per gli Orfani degli Aviatori in Gorizia.

Nello stesso giorno verranno inaugurati gli aeroporti di Aquila, Vibo Valentia (Catanzaro), Rimini (Forlì), Grosseto, Lecce, Littoria, Lucca, Linate (Milano), Cameri (Novara), Palermo, Perugia, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rieti, Sassari, Siena, Orvieto (Terni), Caselle Torinese (Torino), Treviso, Viterbo e Rodi.

Il 2° Salone Internazionale Aeronautico.

Il 2 ottobre si è aperto a Milano il 2° Salone Internazionale Aeronautico, a cui hanno partecipato ben sedici Nazioni, con alla testa la Germania, che ha esposto i geniali prodotti delle sue industrie con abbondanza di materiale e ricchezza di mezzi. L'industria italiana era, come ovvio, la meglio e più riccamente rappresentata.

Nel campo del turismo aereo il Salone offerse alcuni interessanti prototipi in cui sono molto curate le installazioni interne e i requisiti di sicurezza, molto superiori ai tipi in uso, specie a motivo della bassissima velocità di atterraggio. Il Ministero dell'Aeronautica ha messo in evidenza alcuni fra i più importanti elementi della nostra organizzazione aerea, civile e militare, esponendo alcuni impianti aeroportuali, complesse officine aeroportate e schemi in azione di congegni ed organismi destinati all'assistenza del volo.

Il progresso dell'aviazione dal 1935, in cui si aperse il primo Salone, ad oggi è apparso evidente e grandioso nei nuovi tipi di aeroplani da bombardamento, da trasporto, da combattimento e da turismo, e nelle molteplici e complesse attività accessorie del volo, ampiamente documentate in questo 2° Salone.

La FIAT al Salone dell'Aeronautica di Milano.

La mostra FIAT era tra le più vaste del Salone e venne presentata in modo originale, con un apparecchio di guerra issato a 10 metri di altezza su una colonna luminosa.

La FIAT, che anche dell'industria aeronautica è stata pioniera in Italia, poichè il suo primo motore d'aviazione risale al 1908, espose motori, apparecchi, eliche, tratti dalla normale produzione in serie dei suoi stabilimenti « Motori Aviazione » e « Aeronautica d'Italia » in Torino, e del suo cantiere di Marina di Pisa. Produzione di serie, ma che compendia ogni progresso della tecnica aviatoria mondiale.

Tre furono gli apparecchi FIAT esposti al Salone:

il *FIAT* « *G. 50* », potente caccia intercettore, il nuovissimo rappresentante della grande classe di quei « caccia » Fiat delle cui qualità sta facendo esperienza la gloriosa aviazione legionaria in Spagna; è un monoplano velocissimo, monoposto, studiato per modo da conferire al pilota la più vasta visibilità in tutti i settori. Il carrello è retrattile: le alette di curvatura con rientramento automatico consentono all'apparecchio un facile e breve decollo ed atterraggio. L'apparecchio è potentemente armato.

il *FIAT* « *BR. 20* » per il bombardamento a grande distanza e ad alta quota, con elevato carico bellico e potente azione difensiva su tutti i settori garantita da torrette a comandi idraulici, in condizioni di velocità e di sicurezza eccezionalmente alte. L'apparecchio è provvisto dei più perfetti mezzi di navigazione.

MOTORE FIAT « A S 6 » DI 3000 CV. DETENTORE DEL PRIMATO MONDIALE DI VELOCITÀ

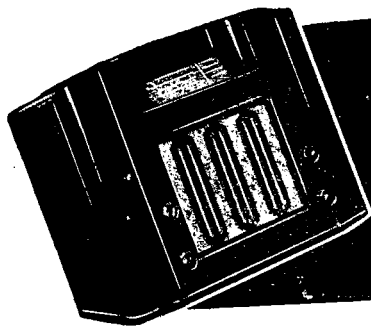
il *FIAT* « *G 18V* », nuovo apparecchio civile che porta 18 persone a 400 km. all'ora, velocità tra le più alte che siano state oggi raggiunte nell'aviazione civile mondiale. L'apparecchio è a struttura interamente metallica e può volare con un solo motore, mantenendosi alla quota di circa 4000 metri.

Oltre all'installazione del pilota automatico — innestabile a volontà del pilota — l'apparecchio possiede tutti i più moderni strumenti per il volo senza visibilità. Le cabine dei passeggeri e dell'equipaggio sono rivestite di un materiale isolante antisonoro e sono provviste di un perfetto impianto di riscaldamento e di ventilazione.

Tra i motori la FIAT ha esposto — oltre al glorioso « A S 6 » di 3.000 CV., detentore del primato mondiale di velocità assoluta, la cui fotografia illustra questa nota — l' « *A. 80 RC 41* », 18 cilindri a doppia stella, 1000 CV., e l' « *A. 74 RC 38* », 14 cilindri a doppia stella, 840 CV.; realizzazioni modernissime che costituirono per il Salone due novità assolute.

Le comunicazioni aeree interne dell'Impero.

Le comunicazioni nei territori dell'Impero hanno avuto in breve tempo grande sviluppo, specialmente per mezzo di una vasta rete aerea di linee civili e militari, che consente il celere collegamento tra i più lontani centri del vasto territorio.

Le linee civili, gestite dall'Ala Littoria, provvedono al trasporto di passeggeri, merci e posta; quelle militari, condotte da personale dell'Aeronautica, sono utilizzate anche per il trasporto della posta.

Le linee aeree civili fanno capo all'Asmara, che è collegata al Regno per mezzo della Roma-Bengasi-Chartum-Asmara, con quattro corse settimanali in ciascun senso. Esse sono:

a) Asmara-Assab-Gituti-Dire Daua-Addis Abeba, che nel percorso Asmara-Gibuti compie due corse per settimana, mentre in quello Gibuti-Addis Abeba effettua una corsa giornaliera, esclusa la domenica;

b) Asmara-Dire Daua-Addis Abeba, con quattro corse settimanali;

c) Asmara-Assab-Dire Daua-Gorrahei-Belet Uen-Mogadiscio, con due corse settimanali. Questa linea attraversa tutta la parte orientale dell'A. O. I. da nord a sud.

Le linee aeree militari possono riunirsi in tre gruppi che fanno capo all'Asmara, ad Addis Abeba e a Mogadiscio.

Appartengono al primo gruppo:

a) Asmara-Assab-Dire Daua;
b) Asmara-Dessiè-Addis Abeba (con diramazione Dessiè-Debra Marcos);
c) Asmara-Gondar.

Le linee del secondo gruppo uniscono la capitale con i più lontani centri dell'Etiopia occidentale. Esse sono:

a) Addis Abeba-Lechemti-Asosa;
b) Addis Abeba-Dembidollo-Gambela;
c) Addis Abeba-Gore;
d) Addis Abeba-Gimma-Irgalem.

Appartengono al terzo gruppo le linee:

a) Mogadiscio-Belet Uen-Gorrahei-Harar-Dire Daua;
b) Mogadiscio-Gorrahei-Giggiga-Dire Daua;
c) Mogadiscio-Belet Uen-Imi;
d) Mogadiscio-Neghelli-Iavello.

Nel periodo delle piogge le linee aeree si sono dimostrate di grande utilità, assicurando il trasporto delle persone, merci e posta, superando spesso gravi difficoltà per le avverse condizioni atmosferiche.

Gli aeroporti aperti al traffico civile nell'A. O. I.

L'Ufficio Aviazione Civile e Traffico Aereo del Ministero dell'Aeronautica ha reso noto l'elenco degli aeroporti e dei campi di fortuna, nei quali è consentito l'approdo degli aeromobili da turismo. Nell'Impero e nelle Colonie essi sono i seguenti:

Aeroporti doganali per l'atterraggio degli aeroplani: Amseat (Libia, Prov. Derna), Asmara-Godaif (Eritrea), Assab (Eritrea), Bengasi-Berca (Libia, Prov. Bengasi), Bender Cassim (Somalia), Dire Daua (Harar), Dusa Mareb (Somalia), Gobuin (Somalia), Massaua-Otumlo (Eritrea), Rocca Littorio (Somalia), Sirte (Libia, Prov. Misurata), Tessenei (Eritrea), Tripoli-Mellaha (Libia, Prov. Tripoli).

Aeroporti doganali per l'ammaraggio degli idrovolanti: Bengasi-Porto (Libia, Prov. Bengasi), Massaua-Porto (Eritrea), Tripoli-Porto (Libia, Prov. Tripoli).

Aeroporti non doganali per l'atterraggio degli aeroplani: Eil, El Bur, Tala, Obbia, Vittorio d'Africa, tutti in Somalia.

Esportazioni di materiale aeronautico italiano.

Sono state recentemente concluse le trattative per la fornitura alle aviazioni militari cilena ed afgana di un congruo numero di apparecchi e di accessori. Il governo cileno ha ordinato all'industria italiana venti apparecchi d'assalto, nove apparecchi d'allenamento ed un centinaio di paracadute. L'Afganistan ha ordinato sedici apparecchi da ricognizione veloce e sei apparecchi d'allenamento e acrobazia. L'importo delle forniture è di circa quaranta milioni di lire.

Un lancio in paracadute di S. E. Valle.

Il Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, Generale Valle, si è recato recentemente in volo all'aeroporto di Viterbo, designato come sede della Scuola Paracadutisti, per constatare la idoneità del tipo di apparecchio destinato al lancio degli allievi da bordo nell'addestramento bellico.

Giunto sul cielo del campo alla quota di circa 600 m., il Generale Valle, affidato il governo dell'apparecchio al secondo pilota, si è lanciato con un normale paracadute di serie, toccando regolarmente terra sul campo di volo dopo circa 75 secondi.

Il gesto del Generale Valle è ancora una evidente dimostrazione dell'audacia dei soldati dell'aria, gareggianti sempre — dai capi ai gregari — nel diuturno rischio.

S. E. IL GENERALE VALLE, ALL'ATTERRAGGIO

Convenzione aerea Italo-Cecoslovacca.

In base ad accordi intervenuti fra il Ministero degli Affari Esteri e il Ministro di Cecoslovacchia a Roma, il Governo italiano ha concesso ad una impresa di navigazione aerea cecoslovacca, da indicarsi dal Governo cecoslovacco, per quanto riguarda il territorio italiano, le autorizzazioni necessarie all'esercizio di una linea aerea Praga-Bratislava-Klagenfurt-Trieste-Venezia-Roma, con scalo facoltativo a Trieste e con possibilità di un servizio continuo per tutto l'anno.

Il Governo cecoslovacco ha concesso, a sua volta, sulla base della reciprocità, ad una impresa di navigazione aerea italiana, da indicarsi dal Governo italiano, per quanto riguarda il territorio cecoslovacco, le autorizzazioni necessarie per l'esercizio delle seguenti linee di trasporto aereo:

1° Roma-Venezia-Trieste-Klagenfurt-Bratislava-Praga, con scali facoltativi a Trieste e a Klagenfurt;

2° Vienna-Budapest, con sorvolo del territorio cecoslovacco senza atterraggio;

3° Venezia-Monaco-Berlino, con sorvolo del territorio cecoslovacco senza atterraggio;

4° Roma-Venezia-Vienna-Cracovia-Varsavia, con o senza atterraggio sul territorio cecoslovacco.

La regolarità del traffico aereo transatlantico riconosciuta ormai attuabile.

I rappresentanti delle «Pan American Airways», dell'«Air France», della «Luft Hansa» e delle «Imperial Airways» hanno emesso un comunicato collettivo per dichiarare che due mesi di voli sperimentali hanno dimostrato la praticabilità di aviolinee transatlantiche regolari. La cooperazione della navigazione marittima è considerata essenziale per le informazioni meteorologiche.

Gli apparecchi americani ed inglesi hanno prevalentemente percorso la rotta settentrionale tra Terranova e l'Irlanda e quelli tedeschi hanno invece percorso la rotta meridionale via Azzorre e Indie Occidentali. La «Luft Hansa» afferma che l'itinerario meridionale permetterà di trasportare carichi superiori del 50 % a quelli della rotta settentrionale.

La Boeing Aircraft Co. di Seattle sta costruendo sei idro «Atlantic Clipper» per la rotta settentrionale, che verrà gestita dalla Pan American prevedibilmente dai

primi mesi dell'anno prossimo. Essi porteranno 50 passeggeri e due tonnellate e mezzo di carico in una traversata di 24 ore da Nuova York a Londra. Le chiglie di questi idrovolanti misurano 109 piedi (= 33,2 m.) di lunghezza, saranno cioè più grandi delle caravelle con cui Colombo raggiunse l'America. L'apertura alare è di circa 150 piedi (= 46 m.) e la velocità conferita dai 4 motori sarà di 150 miglia (=240 km.) all'ora in crociera ordinaria.

L'ala volante.

Al 12° Congresso del N.A.C.A. di quest'anno è stato presentato un progetto d'aeroplano commerciale, nel quale i quattro motori sono disposti nel bordo di fuga dell'ala e sono muniti di eliche propulsive. Sembra che questa disposizione dei motori permetta una diminuzione della resistenza del dieci per cento. Allo stesso Congresso alcuni noti costruttori americani hanno espresso la loro ferma convinzione che nei prossimi dieci anni la tecnica costruttiva aviatoria muterà radicalmente e porterà all'aeroplano senza coda, ossia all'ala volante.

Il nuovo « Zeppelin L. Z. 130 ».

Il nuovo « Zeppelin L. Z. 130 », attualmente in costruzione, è stato modificato nelle sue strutture ai fini dell'uso del gas elio ed inoltre per ridurre al minimo il suo peso, dato che l'elio conferisce all'aeronave una capacità ascensionale molto minore di quella dell'idrogeno. In special modo, nella cabina per i passeggeri è stata realizzata la massima economia di peso. Invece della disposizione delle cabine su due piani, quale era nella « Hindenburg », la nuova aeronave avrà le cabine per passeggeri disposte a ferro di cavallo, in guisa che tutte e venti riceveranno direttamente la luce dall'esterno.

La chiglia è costruita, e sono in corso esperienze negli impianti dei serbatoi di acqua-zavorra.

Si prevede che l'aeronave sarà ultimata nel prossimo aprile.

I voli sperimentali della Luft Hansa.

L'idrovolante « Nordmeer » ha recentemente effettuato la sua terza trasvolata dell'Atlantico del Nord (la seconda nella direzione Azzorre-Nuova York). Catapultato dalla nave base « Friesenland » alle Azzorre, l'idrovolante ha ammarato a Nuova York, dopo aver coperto il percorso in ore 16,41' alla velocità media di km./h. 238,200. Successivamente l'apparecchio gemello « Nordwind » è partito da Nuova York, mediante lancio con catapulta dalla nave base « Schwabenland », ed ha ammarato alle Azzorre dopo 15 ore e 20' di volo, alla velocità media di km./h. 253.

Il nuovo quadrimotore « JU. 90 ».

Le fabbriche Junkers di Dessau hanno ultimata la costruzione di un nuovo apparecchio commerciale, denominato « Ju. 90 », destinato ad entrare in servizio nella rete europea della Luft Hansa, in primavera del 1938.

Lo « Ju. 90 » è un monoplano ad ala bassa, costruito interamente in metallo. Ha un'apertura alare di 35 m. ed è munito di quattro motori a benzina « Daimler » da 800 CV., capaci di sviluppare una velocità massima di oltre 400 chilometri orarî. L'apparecchio può trasportare 40 passeggeri e la sua autonomia raggiunge i 2000 chilometri, con un peso in volo di 22 tonnellate.

Collegamento aereo Angola-Mozambico.

Le autorità coloniali portoghesi hanno posto allo studio un progetto per il collegamento aereo commerciale Angola-Mozambico. Gli aerei che percorreranno la linea faranno scalo ad Elizabethville, nel Congo Belga.

Il più piccolo aeroplano britannico.

L'apparecchio che descriviamo — interessante per le sue caratteristiche di disegno e di costruzione uniche — è il più piccolo aeroplano fin qui costruito in Gran Bretagna.

L'apparecchio, denominato T. K. 4, è stato interamente concepito e costruito da studenti, sorvegliati e consigliati da piloti aviatori.

Si tratta di un monoplano ad ala bassa, interamente a sbalzo, di costruzione in legno, munito di un motore « Gipsy Major », con l'elica a passo variabile, con persiane Handley Page. Il carrello è retrattile verso l'interno, in direzione della fusoliera, ed è il più piccolo tipo così costruito. La ritrazione è effettuata idraulicamente, non vi sono freni, ed il pattino di coda è a molla.

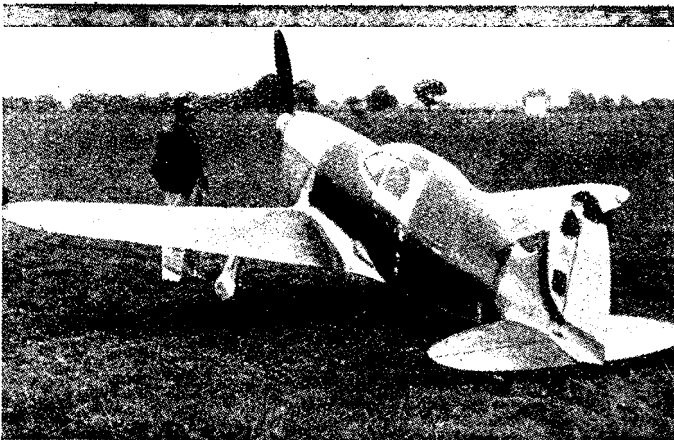
L « T. K. 4 »

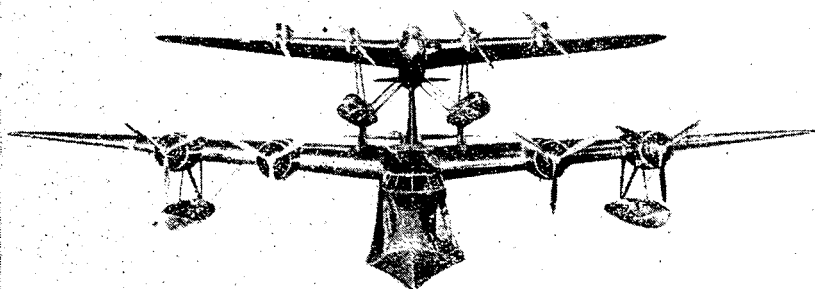
Non si hanno ancora particolari sui dati di volo, ma sembra che la sua velocità massima si aggira sulle 215 miglia orarie (= circa 345 km.).

Caratteristiche:

apertura alare	m.	6,30
lunghezza	»	5,00
peso totale	kg.	600 —
autonomia	miglia	450 (= 725 km.)
quota tangenza	m.	7000 —

Nuova nave portaerei inglese.

L'ammiragliato inglese ha ordinato al cantiere navale Vickers-Armstrong la costruzione di una nuova portaerei, l'« Indomitable ». Si tratta di una delle due nuove navi portaerei del programma 1937. Stazza 23.000 tonn., e la spesa di costruzione è prevista in oltre 3 milioni di sterline (circa 280.000.000 di lire italiane). Altre due navi portaerei di 23.000 tonnellate sono già in costruzione: l'« Illustrious » e il « Victorious ».

L'aeroplano composito « Mayo ».

Hanno avuto luogo recentemente a Rochester (Inghilterra-Kent) le prove di volo del componente superiore « Mercury » dell'aeroplano composito « Mayo ». Il componente inferiore « Maya » aveva già volato con buon successo.

L'AEROPLANO COMPOSITO « MAYO »

Il « Mercury » è un monoplano munito di 4 motori Napier-Rapier da 340 CV. È a due galleggianti ed ha un equipaggio di due uomini. Non appena saranno completate le prove del « Mercury », i due apparecchi saranno sperimentati accoppiati, ed infine il « Mercury » verrà lanciato in volo dal « Mayo ».

Si calcola che, lanciato in tal modo, il « Mercury » sarà capace di partire con un carico di combustibile e di posta eguale al suo peso a vuoto.

Il Ministero dell'Aria inglese si interessa a tali esperienze, giacchè si suppone che un bombardatore di grande autonomia e di grande velocità potrebbe distaccarsi dal componente inferiore del « Mayo », trasportando un carico di bombe e di carburante assai maggiore di quanto non sarebbe possibile in altre condizioni.

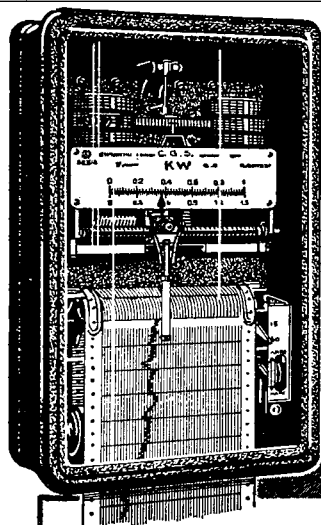
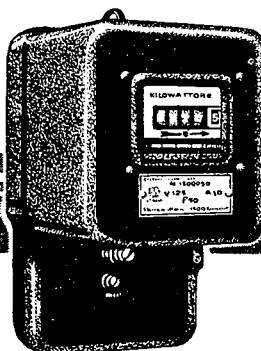
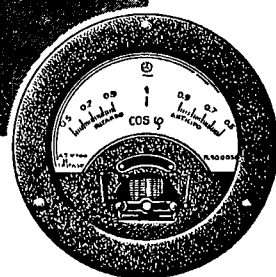
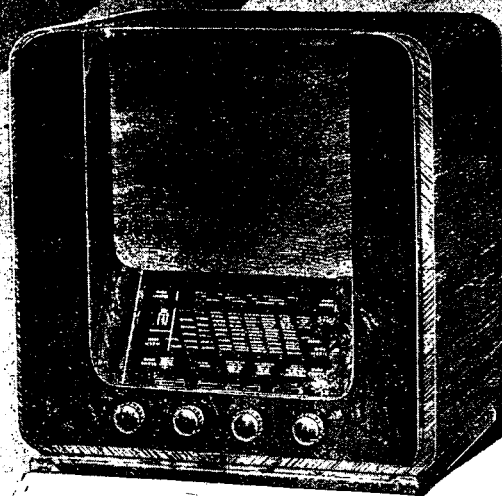
Ecco alcune caratteristiche del « Mercury »:

apertura alare	m.	22,3
lunghezza	m.	15,55
altezza	m.	6,18
superficie alare ..	mq.	56,8
peso a vuoto	kg.	4536
peso a pieno carico	kg.	9072
velocità massima .	km. h.	322
velocità di crociera	km./h.	256
autonomia km.		5600 (ore 21 e 20′

Primati.

L'aviatrice francese Maddalena Charnaux ha recentemente stabilito a Etampes il nuovo primato di velocità su km. 1000 per apparecchi da turismo, raggiungendo la media di km./h. 263.

Gli aviatori russi Kokkinaki e Briandski, su apparecchio « T.S.K.B. 26 », bimotore Gnome Rhône K. 14, hanno battuto il primato di velocità su km. 5000, detenuto dal francese Rossi, con km./h. 311,183, raggiungendo la velocità di km./h. 325,297. Sono stati così battuti i primati di velocità su 5000 chilometri con carico di kg. 500 e 1000, detenuti dagli americani Tomlison e Bartles.

Il paracadutista maggiore Kaitanow, partito col pilota Skitew dall'aerodromo di Mosca, dopo aver raggiunto l'altezza di 10.200 metri, dove registrava una temperatura di 47 gradi sotto zero, si lanciava nel vuoto, e dopo 27 minuti di discesa toccava terra nelle vicinanze di Leningrado. Il paracadutista Kaitanow, munito di uno speciale scafandro, ha stabilito un nuovo primato mondiale di discesa.

Cadon le foglie... ma prima diventano color d'oro o di porpora, di quell'oro e di quella porpora che i pittori cercano di mettere nei loro quadri non potendoli mettere in tasca o sulle spalle; il venticello vespertino si va facendo fresco con gran gioia delle signore che hanno così una scusa per tirar fuori le loro pellicce: si avvicina l'inverno!

Curioso il comportamento di certi animali ai primi freddi: sono inquieti, mangiano tutto quello che trovano si da ingrassare nel giro di due o tre settimane, si danno d'attorno a cercar nascondigli in luoghi remoti ed oscuri, poi, trovato finalmente il cavo di un albero, un crepaccio o una tana, vi si rannicchiano dentro e... buona notte a tutti!

I naturalisti ci dicono che si tratta di animali ibernanti (tasso, ghiro, istrice, orso, ecc.) che al giungere dell'inverno cadono in letargo e fanno un sonnellino che dura... fino alla primavera.

Ciò è possibile perchè durante il letargo si rallentano importanti funzioni come la respirazione e la circolazione: circa la nutrizione poi, essa si compie a spese principalmente del grasso accumulato con le solenni scorpacciate autunnali. Ma bisogna vedere la magrezza dell'orso quando si risveglia ai primi tepori primaverili! Più che paura fa ora pietà.

Anche l'uomo deve fare dei risparmi ed immagazzinarli nell'organismo: ciò non vuol dire ingrassare a bella posta perchè, quando si passa il segno, è poi sempre alquanto difficile far macchina indietro.

Ci sono dei materiali (grassi e proteine) che si dicono di risparmio o di riserva perchè, una volta immagazzinati in giusta proporzione, vengono usati man mano che l'organismo ne ha bisogno per la formazione e lo sviluppo delle cellule che sono gli elementi costitutivi dei tessuti dei vari organi.

Ma vi è un materiale di risparmio per eccellenza, lo zucchero, che, bruciato nell'organismo, permette di risparmiare grassi e proteine. Orbene, senza cadere in letargo come l'orso, dobbiamo anche noi ricorrere alle nostre riserve quando si verifica in noi una perdita o un consumo soverchio di energia come, ad esempio, durante lavori faticosi, esercizi sportivi, sforzi, oppure in seguito a malattie.
Vogliamo ridurci nello stato di prostrazione dell'orso consumando il nostro grasso e le nostre preziose proteine, intaccando cioè il nostro capitale per mancanza di altre riserve, o non troveremo invece semplice, logico e piacevole consumare invece largamente zucchero e creare buone riserve?

Il valore alimentare dello zucchero è superiore a quello dell'amido contenuto nei legumi e farinacei: lo zucchero inoltre è di facile e rapida assimilazione e fornisce le energie necessarie alle funzioni vitali.

Risparmiate dunque il capitale!..

COMUNICAZIONI

Vie di comunicazione e trasporti nell'A. O. I.

Il Cav. di Gr. Cr. Dott. Antonio Crispo, Direttore dell'Ispettorato Generale F. T. A., ha pubblicato di recente nel « Bollettino Ufficiale Ferrovie, Tramvie ed Automobili » uno studio sulle « Vie di comunicazione e trasporti nell'Africa Orientale Italiana », in cui ha compendiato magistralmente, nei brevi limiti di un saggio di 27 pagine, tutta la materia che può dirsi base e fondamento dell'intera vita dell'Impero, restringendo in enunciazioni lineari un complesso di idee personalissime, che dà l'impressione panoramica di quel che potrebbe essere il quadro generale.

Agevolazioni ulteriori per i viaggi degli iscritti all'Associazione Fascista delle Famiglie dei Caduti e a favore dei Mutilati e Feriti fascisti.

Oltre le facilitazioni già stabilite per la legge sulla Concessione speciale ferroviaria XVIII, è stata concessa l'applicazione della tariffa ridotta del 50 % per un certo numero di viaggi di andata-ritorno da effettuarsi entro il corrente anno 1937-XV. Per fruirne, gli interessati dovranno ottenere dall'Associazione una speciale *richiesta* (documento di riduzione), convalidata con timbro e firma del Capo del Servizio Commerciale delle Ferrovie dello Stato.

Per agevolare i viaggi in Italia.

Presso la stazione di Montecatini Terme è stata istituita una sezione doganale per la visita e la custodia dei bagagli da e per l'estero. Tale sezione funzionerà tutti gli anni limitatamente al periodo della cura. Un avviso della Ferrovia farà conoscere al pubblico, di volta in volta, la data di apertura e di chiusura.

Facilitazioni di viaggio per i giornalisti e per le loro famiglie.

Ci pervengono spesso quesiti circa le norme che regolano queste facilitazioni, le quali si differenziano alquanto da quelle che valgono per altri tipi di facilitazioni analoghe.

Ricordiamo innanzi tutto che le facilitazioni possono essere accordate:

a) ai giornalisti italiani e ai corrispondenti residenti in Italia dei principali giornali esteri che *facciano del giornalismo la loro professione esclusiva e retribuita* e siano iscritti nell'albo professionale, nella misura di 24 biglietti di sola andata a tariffa ridotta del 70 % per il titolare e 4 biglietti di sola andata a tariffa ridotta del 50 % per i singoli membri di famiglia;

b) ai giornalisti italiani e ai corrispondenti residenti in Italia dei principali giornali esteri che *facciano del*

giornalismo la loro professione principale, abituale e retribuita e siano iscritti nell'albo, nella misura di 8 biglietti di sola andata a tariffa ridotta del 70 % per il titolare e 4 biglietti di sola andata a tariffa ridotta del 50 % per i singoli membri della famiglia;

c) ai direttori e redattori dei principali giornali esteri, che risiedano all'estero e che *facciano del giornalismo la loro professione esclusiva o principale, abituale e retribuita*, nella misura di 8 biglietti di corsa semplice a tariffa ridotta del 70 % per il titolare e un biglietto (anche di andata-ritorno) a tariffa ridotta del 50 % per la famiglia.

Componenti la famiglia si considerano: la moglie, i figli celibi fino all'età di 25 anni, le figlie nubili o vedove, purchè queste ultime conviventi e a carico del giornalista, i genitori se conviventi col giornalista, due persone di servizio, i fratelli minorenni e sorelle nubili di giornalisti non ammogliati e con lui conviventi e a carico.

Veniamo ora a considerare la validità dei biglietti emessi in base a queste facilitazioni, sulla quale appunto sono sorte principalmente discussioni e per la quale tuttavia esistono precise e chiare norme.

I biglietti dei giornalisti, con la riduzione del 70 %, una volta emessi, hanno la validità unica di 20 giorni, scadono alla mezzanotte del 20° giorno da quello del rilascio, questo compreso, e dànno diritto ad effettuare quattro fermate intermedie per i percorsi fino a 1000 chilometri e cinque fermate se il percorso è superiore. Entro i limiti della validità del biglietto la durata di ciascuna fermata può essere stabilita a volontà del viaggiatore. L'uso delle fermate non è subordinato ad alcuna speciale formalità.

I biglietti per le famiglie a tariffa ridotta del 50 %, una volta emessi, hanno validità fino al 31 marzo dell'anno successivo a quello di emissione e dànno diritto a cinque fermate intermedie, entro il limite della validità massima del biglietto.

Istituzione di nuovi Uffici e nuovi servizi in A.O.I.

Ufficio di Baar Dar (Amara) abilitato ai soli servizi postali.

Ufficio principale P. T di Debra Sima (Amara) abilitato a tutti i servizi postali, accettazione e recapito telegrammi.

Ufficio secondario di Mehesso (Harar).

Ufficio di Debarech (Amara) abilitato allo scambio dei vaglia nel limite di L. 3000.

Sono poi abilitati anche al servizio dei Conti Correnti i seguenti uffici postali:

Nel limite di L. 1000 per operazione:

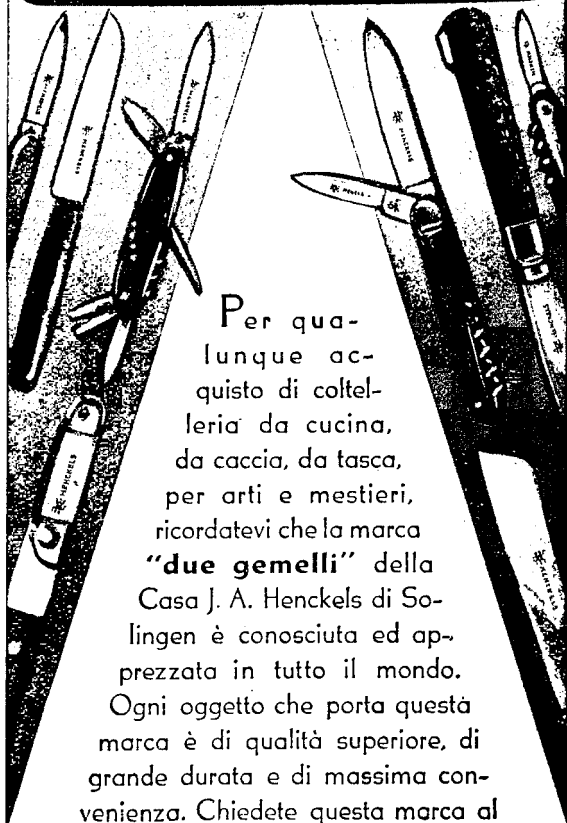
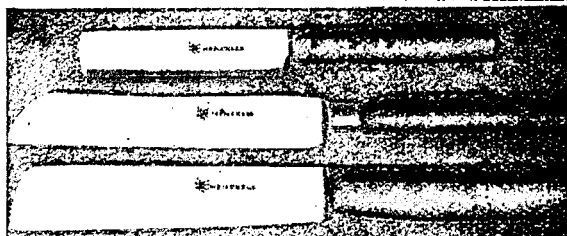
Debra Tabor (Amara), Gaggi (Addis Abeba), Mehesso (Harar), Metahara (Amara), Soddu (Galla e Sidamo), Maldià (Amara),

Nel limite di L. 20.000:

Ambo (Galla e Sidamo), Hadama (Amara), Malanchiti (Amara), Sciano (Amara), Gabredarre (Somalia), Callafo (Somalia), Dagabur (Somalia), Sassabanech (Somalia), Dolo (Somalia), Irgalem (Galla e Sidamo), Oletta (Addis Abeba).

Nel limite di L. 100.000:

Gimma (Galla e Sidamo).

Si ritiene opportuno far presente che la validità degli assegni di Conto Corrente localizzati tratti su uffici dell'Africa italiana (come pure delle Isole italiane dell'Egeo) e da questi in definitiva pagati, è di quattro mesi oltre quello di vidimazione, mentre gli assegni originariamente localizzati sugli uffici predetti e successivamente resi pagabili nel Regno, oppure rinviati agli uffici dei Conti Correnti del Regno pel riaccreditamento, hanno la validità normale, e cioè di un mese oltre quello di vidimazione.

Per gli uffici sottoindicati, di recente istituzione, è stabilito come segue il limite massimo consentito per lo scambio dei vaglia:

Governo di Addis Abeba: Gaggi 1000.

Governo di Amara: Hadama 3000, Metahara 1000, Ualanchiti 3000, Debra Tabor 1000, Batie 1000, Sciano 3000, Bahar Dar 1000.

Governo di Galla e Sidamo: Ambo 3000.

Governo della Somalia: 3000 per gli Uffici di Callafo, Dagabur, Dolo, Sassabanech.

Orario invernale delle linee aeree postali.

Milano-Roma (giornaliera, eccettuata la Domenica):

Milano	p. 13,30		Roma	p. 11,15	
Roma	a. 15,30		Milano	a. 13,15	

Torino-Roma (giornaliera, eccettuata la Domenica):

Torino	p. 13,30		Roma	p. 10 —	
Roma	a. 15,45		Torino	a. 12,15	

Torino-Milano-Venezia (giornaliera, eccettuata la Domenica. – Il servizio sarà sospeso dal 1° novembre al 28 febbraio):

Torino	p. 13,15	Venezia	p. 10,45
Milano	a. 13,55	Milano	a. 12 —
»	p. 14,10	»	p. 12,15
Venezia	a. 15,25	Torino	a. 12,55

Amsterdam-Roma sarà esercitata durante il periodo invernale sul tronco Amsterdam-Milano dalle Società Deutsche Luft Hansa A. G. e K. L. M., con l'orario seguente:

Amsterdam	p. 9,55	Milano	p. 10,30
Rotterdam	a. 10,15	Francoforte	a. 13,05
»	p. 10,30	»	p. 13,40
Francoforte	a. 12,55	Rotterdam	a. 14,35
»	p. 13,40	»	p. 14,50
Milano	a. 16,15	Amsterdam	a. 15,10

Posta aerea per la Sardegna.

È entrata in funzione la nuova linea aerea trisettimanale Roma-Porto Conte-Cagliari, gestita dalla Società Ala Littoria, col seguente orario:

Lun. Merc. Ven.				*Mart. Giov. Sab.*
14.10	p.	Roma	a.	10.35
16.10	a.	Porto Conte	p.	8.35
16.35	p.	Porto Conte	a.	8.10
18 —	a.	Cagliari	p.	6.45

Modificazioni all'aviolinea Roma - Addis Abeba.

La periodicità della linea aerea Roma-Asmara-Addis Abeba è stata modificata in quadrisettimanale con partenza da Roma il lunedì, martedì, giovedì e sabato, ed arrivo ad Asmara il mercoledì, giovedì, sabato e lunedì, e ad Addis Abeba il giorno successivo.

Da Addis Abeba le partenze si effettuano invece il lunedì, mercoledì, venerdì e sabato, con arrivo a Roma il giovedì, sabato, lunedì e martedì. Restano invariati i giorni di partenza e la periodicità delle linee Asmara-Mogadiscio e Addis Abeba-Gibuti, mentre la linea Asmara-Gibuti effettua il viaggio di ritorno da Gibuti il lunedì e venerdì anzichè il lunedì e sabato.

Pacchi postali per l'Africa Orientale Italiana.

Le norme relative al contingentamento delle merci spedite in A. O. I. sono state estese anche alle spedizioni a mezzo pacchi postali. L'accettazione dei pacchi per le località ammesse a tale servizio è subordinata, quindi, alla presentazione della speciale autorizzazione che i mittenti dovranno preventivamente richiedere ai Governi coloniali interessati e che dovrà essere allegata al bollettino di spedizione. È fatta eccezione per i pacchi

non commerciali inviati da privati a privati, limitati ad uno al giorno, dallo stesso mittente allo stesso destinatario, di peso non oltre i cinque chilogrammi e purchè contenenti effetti di uso personale. Nulla è variato per l'invio dei pacchi diretti a militari.

Modificazioni alle sopratasse di trasporto aereo.

Linea Napoli-Hanoi:

	Lettere e cartoline		Altri oggetti	
Siria	L. 0.75	ogni 5 gr.	L. 1 —	ogni 25 gr.
Iraq	» 1 —	» 5 »	» 1 —	» 25 »
Iran	» 1 —	» 5 »	» 1.25	» 25 »
India Britannica e Afganistan	» 2 —	» 5 »	» 4.50	» 25 »
Siam	» 2.25	» 5 »	» 2.50	» 25 »
Indocina	» 2.50	» 5 »	» 2.50	» 25 »
Hong Kong	» 3.50	» 5 »	» 3.50	» 5 »
Cina Meridionale	» 4.25	» 5 »	» 4.25	» 5 »
Giappone	» 4.50	» 5 »	» 4.50	» 5 »
Filippine	» 4.75	» 5 »	» 4.75	» 5 »
Marianne	» 5.75	» 5 »	» 5.75	» 5 »
Hawai	» 7.75	» 5 »	» 7.75	» 5 »

Linea Marsiglia-Dakar-Cotonou-Pointe Noir:

Senegal	» 2.25	» 5 »	» 3.25	» 25 »
Ginea, Liberia, Costa d'Avorio, Costa d'Oro	» 3.25	» 5 »	» 4.25	» 25 »

Linea Marsiglia-Niamey-Cotonou:

Dahomey, Africa Occ. Franc., Africa Equat. Franc.	» 1.75	» 5 »	» 2.75	» 25 »

Linea Marsiglia-Niamey-Point Noir:

Camerun, Gabon, Congo	» 2.50	» 5 »	» 3.50	» 25 »

Francobolli augustei.

È stata messa in vendita, il giorno 23 dello scorso settembre, inizio del bimillenario di Augusto, una serie completa di francobolli commemorativi della Mostra Augustea della Romanità, disegnati dal pittore G. Mezzana, che costituiscono una rievocazione degli ideali e delle gesta del grande Imperatore.

La serie si compone dei seguenti quindici valori:

a) pel pagamento delle tasse postali in genere: da L. 0,10, 0,15, 0,20, 0,25, 0,50, 0,75, 1,25, 1,75 (+ L. 1 di sopraprezzo), 2,55 (+ L. 2 di sopraprezzo);

b) pel pagamento della sopratassa di trasporto aereo: da L. 0,25, 0,50, 0,80, 1 (+ L. 1 di sopraprezzo), 5 (+ L. 1 di sopraprezzo).

Agli effetti delle tasse postali, i francobolli gravati di sopraprezzo hanno valore soltanto per il prezzo base.

L'importo del sopraprezzo è destinato in parte al Comitato che sostiene le spese per l'allestimento della Mostra ed in parte all'Istituto di Assicurazione e Previdenza per i Postelegrafonici.

Facilitazioni per gli stranieri.

La notizia pubblicata recentemente da alcuni giornali dell'andata in vigore della riduzione del 60 % per la 1ª classe e del 35 % per la 2ª classe per i viaggi di andata-ritorno degli stranieri e per gl'Italiani residenti all'estero che si impegnino per una permanenza di almeno 12 giorni in Italia provvedendosi di altrettanti buoni della « Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo », merita una precisazione, nel senso che tali facilitazioni sono già in vigore fin dal 1° luglio del corrente anno.

RIFUGIO F.LLI CALVI
METRI 2035
POPULIT
per la difesa degli ambienti
dai freddi intensi della montagna
dai calori del sole più ardente
Il POPULIT è stato largamente usato pel rivestimento delle pareti nel Rifugio F.lli Calvi. La Direzione del Club Alpino Italiano di Bergamo ha rilevati gli ottimi esiti dell'impiego specialmente per la difesa dal freddo eccessivo nell'interno del Rifugio: tanto che, nonostante la muratura di pietrame di soli 40 cm. di spessore, una stufa che appena basterebbe per la stessa cubatura ad una altitudine come Bergamo, è bastata al Rifugio Calvi che è a m. 2000, là dove le temperature raggiungono i 20 gradi sotto lo zero.

Brolio
CHIANTI
Casa Vinicola
BARONE RICASOLI
Firenze

Rinnovate l'abbonamento

a LE VIE D'ITALIA

prima del

15 novembre 1937

se volete pagarlo al prezzo ridotto di

L. 22,50

Dopo tale data, l'importo dell'abbonamento annuo aumenterà a L. **25,50.**

●

Usate, per rinnovare l'abbonamento alla Rivista, il presente modulo di conto corrente postale, ma prima di compilarlo leggete nella

"VITA DELLA CONSOCIAZIONE,,

di questo numero de "LE VIE D'ITALIA,,

IL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1938

Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Certificato di Allibramento

Versamento di L. ....

eseguito da ....

residente in ....

via ....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì .... 193..

Bollo lineare dell' Ufficio accettante

Bollo a data dell' Ufficio accettante

N. ....

del bollettario ch. 9

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Bollettino per un versamento di L. ....

Lire ....
(in lettere)

eseguito da ....

residente in ....

via ....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

nell'Ufficio dei Conti di MILANO.

Firma del versante .... Addì .... 193..

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei Conti

Tassa di L. ....

Bollo a data dell' Ufficio accettante

Cartellino numerato del bollettario di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Amministr. delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI C/C POSTALI

Ricevuta di un versamento

di L. ....

Lire ....
(in lettere)

eseguito da ....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì .... 193..

Bollo lineare dell' Ufficio accettante

Tassa di L. ....

Bollo a data dell' Ufficio accettante

Cartellino numerato del bollettario di accettazione

L'Ufficiale di Posta

La presente ricevuta non è valida se non porta nell'apposito spazio il cartellino gommato e numerato.

Il sistema più comodo ed economico per l'invio delle rimesse al Touring è quello del CONTO CORRENTE POSTALE: per valersene, basta staccare l'unito bollettino, compilarlo e consegnarlo ad un qualunque Ufficio Postale assieme al denaro.

TAGLIARE IN QUESTO SENSO SEGUENDO LA LINEA PUNTEGGIATA

Trasmetto l'importo di L. ....

per la seguente combinazione:

SOCI VITALIZI:

Importo del solo abbonamento a "LE VIE D'ITALIA" per il 1938 . . . . L. **22.50**

Importo abbonamento cumulativo per il 1938 "LE VIE D'ITALIA" e "LE VIE DEL MONDO" " **70.00**

Scelgo il premio N. .... " **10.00**

SOCI ANNUALI:

Quota annuale per il 1938 . . . . . L. **22.20**

Quota annuale e abbonamento a "LE VIE D'ITALIA" per il 1938 . . . . " **44.70**

Quota annuale e abbonamento cumulativo per il 1938 "LE VIE D'ITALIA" e "LE VIE DEL MONDO" " **92.20**

Scelgo il premio N. ....

PARTE RISERVATA ALL'UFFICIO DEI CONTI

N. .... dell'operazione

Dopo la presente operazione il credito è di L. ....

Il Capo dell'Ufficio

AVVERTENZE

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un C/C postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio Postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I Bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti: ma **possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.**

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio dei Conti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

TASSA PER I VERSAMENTI

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici Postali di capoluoghi di provincia **sono esenti da tassa.** Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino a L.	**50,—**	**tassa**	**L.**	**0,15**
» » »	**100,—**	»	»	**0,20**
» » »	**500,—**	»	»	**0,40**
» » »	**1000,—**	»	»	**0,60**
» » »	**5000,—**	»	»	**1,—**
» » »	**10000,—**	»	»	**2,—**

Firmare chiaramente e non omettere mai l'esatto indirizzo e il numero di tessera. Allegare possibilmente nelle corrispondenze o rimesse dirette alla Consociazione Turistica Italiana la fascetta indirizzo con cui si ricevono le pubblicazioni.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIII - NUMERO 11 NOVEMBRE 1937 - XVI E. F.

IL PREMIO PIU' AMBITO

Dai giornali del 14-15 Ottobre 1937-XV:

« Il Duce, ricevendo in udienza il sen. Carlo Bonardi, Presidente del « Touring Club Italiano », gli ha espresso il Suo compiacimento per la nuova denominazione di « Consociazione Turistica Italiana» che verrà adottata a partire dal prossimo 28 ottobre, risolvendo così il delicato compito di dare un nome rispondente alle generali aspirazioni ad un Sodalizio, che, pur ispirando ogni suo atto alla più schietta italianità, aveva assunto alle sue origini — a somiglianza del resto di quanto avevano fatto molti altri Paesi — un appellativo con una parte esotica.

« Il sen. Bonardi ha, quindi, data diffusa relazione al Duce delle attuali condizioni di svolgimento del Sodalizio, della costituzione dei suoi organi e loro funzionamento e, in fine, dello stato dei lavori in corso e di altri importanti in preparazione o allo studio, ed ha chiesto al Duce le Sue direttive.

« Il Duce, considerando che la Consociazione Turistica Italiana nella sua attuale consistenza ha già avuto riconoscimento in molteplici disposizioni legislative anche di ordine pubblico, ha invitato il sen. Bonardi a portare, con l'approvazione del programma espostoGli, il Suo incitamento al Consiglio Direttivo e ai Soci ».

Questo comunicato, apparso su tutti i giornali italiani, dell'udienza concessa al nostro Presidente, è un nuovo segno della paterna cura con la quale il Duce sempre ha seguito e segue la vita del Sodalizio.

Il compiacimento da Lui espresso per la nostra nuova denominazione la consacra davanti a tutti gli Italiani.

L'approvazione e l'incitamento al Consiglio Direttivo non possono che trovare la eco più commossa e profonda in tutti i suoi componenti ed accrescere la loro devozione a quel compito di italianità che il Duce ha voluto riconoscere all'opera loro ed a quella dei loro predecessori tutti.

Ma il Duce si è rivolto anche ai Soci. La parola del Duce non ha bisogno nè di spiegazione, nè di commento: si sente. *Essa vibrerà ora nell'anima vostra, o Consoci. Rivolgendosi direttamente a Voi, Egli ha detto che non siete soltanto numero, benchè imponente, ma altresì forza vitale, se consociati siete veramente, cioè uniti in una fede. E della fede la forma più bella è quella che si estrinseca in solidarietà di opere.*

A Noi!

IL CONSIGLIO DELLA C. T. I.

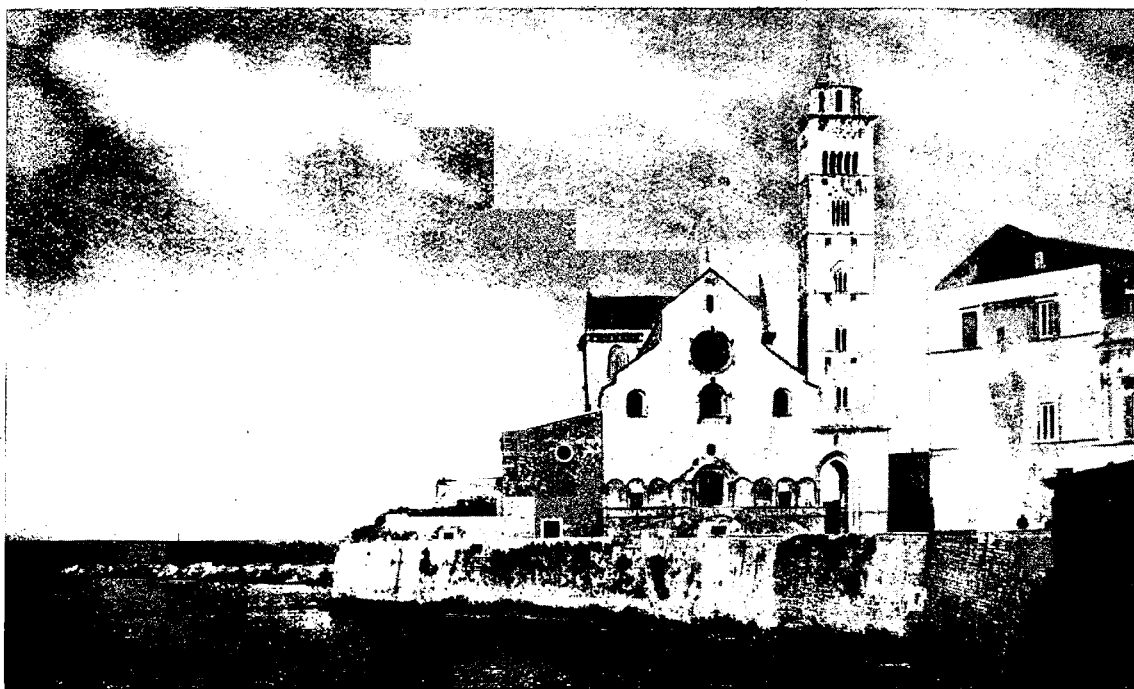
ATTRAVERSO

L'ITALIA

PUGLIA LUCANIA CALABRIA

IL TAVOLIERE DELLE PUGLIE, DAL COLLE DI TROIA. *(Fot. B. Stefani)*

Enea, movendo dal lido di Leucade e dagli Acrocerauni, per giungere là dove lo chiamano i fati, l'« antica madre » e la grande sua missione, naviga nella notte verso occidente, quando, al rosseggiar dell'aurora, scopre oscure colline e una terra bassa. « Italia! Italia! » grida per primo Acate. « Italia! » rispondono i compagni con clamore giocondo. Sulla costa s'apre un porto, a mezzodì d'Idrunto, e sull'alto appare un tempio consacrato a Minerva. Appena compiuti i voti sull'ara della Dea, l'Eroe torna alle sue navi e, doppiato un erto capo, si avventura quasi in alto mare davanti a un amplissimo golfo, limitato nel fondo da coste piatte percorse da fiumi sonnolenti; ed eccolo avvicinarsi a una terra di più vive forme, terra dal cuore grani-

IL CASTELLO DI LUCERA. *(Fot. dott. F. Antonini)*

LA CATTEDRALE DI TRANI. (Fot. G. Parisio)

tico sotto opache selve, sovente scossa da fremiti. Avvista il capo Lacinio, ove sorge il tempio di Giunone; poi Scillacio, sulla rupe che è cimitero alle navi, e l'arce di Caulonia; più lontano, l'Etna sorgente dal mare. E ode il gemito dei flutti che si frangono al lido: ivi è la temuta Cariddi.

L'aspetto complessivo di queste terre, che ebbero prime il nome d'Italia, non è molto cambiato da tremila anni ad oggi, dal tempo, cioè, dell'ipotetico viaggio di Enea; non è

BARI: LA BASILICA DI S. NICOLA. (Fot. G. Parisio)

sostanzialmente mutato, sebbene tanti e sì gravi eventi siano trascorsi da allora: oggi forse coste più denudate, ma ancora, come allora, poche città sul mare, chè Metaponto non era ancora sorta e oggi è sparita, nè erano sorte o erano minuscoli centri Crotone e Sibari, e di questa non sopravvive ora che il nome.

Ma sono ben queste le terre sacre alla leggenda, al mito, alla poesia. Ed ora queste terre, ove sì radiosa rifulse la civiltà, nel medesimo ordine col quale vennero rivelandosi agli occhi ansiosi dell'eroe troiano, si trovano illustrate nel nuovo volume, VIII della serie «Attraverso l'Italia», edito dalla C. T. I. col titolo «*Puglia, Lucania, Calabria*» (1).

Regioni, dunque, nelle quali è grave il peso della storia, ma è oggi fremente la ripresa della vita. Il Tavoliere, col quale si apre il volume, non è più la riarsa distesa quando di frumento e quando di stoppie, ma si avvia alla completa redenzione agricola con l'impianto di uliveti e di vigneti, mentre Foggia, la regina della Capitanata, ove oggi — e par miracolo — canta incessante l'acqua del-

(1) Le illustrazioni di questo articolo rappresentano un saggio in formato ridotto delle 539 stupende incisioni contenute nel volume.

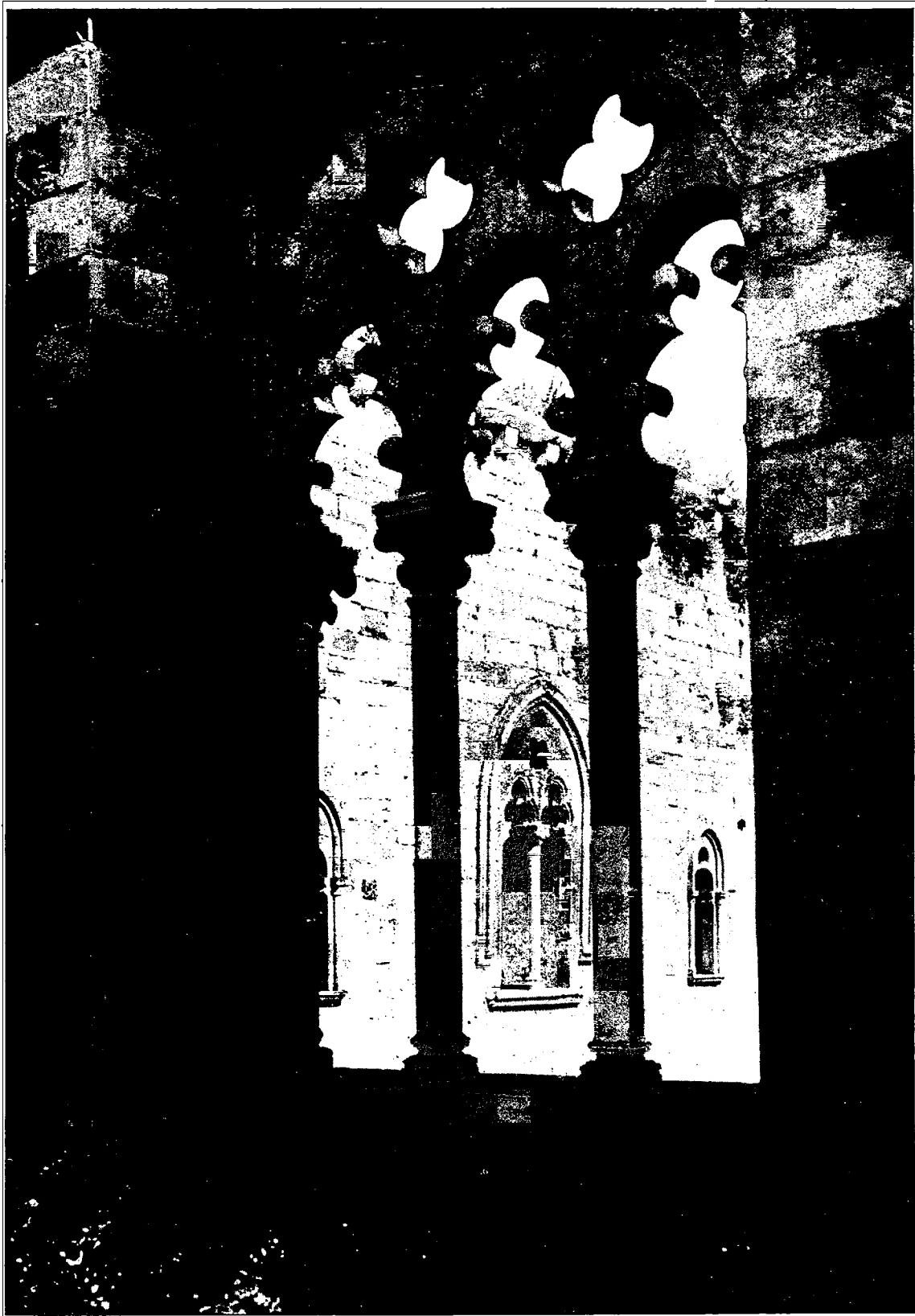
IL « TRULLO SOVRANO » DI ALBEROBELLO. *(Fot. C. Hubacher)*

la monumentale fontana, ha raddoppiato la propria area con modernissimi quartieri. Dalla Cattedrale, ancor suggestiva nonostante le mutilazioni, e dall'arco superstite della reggia sveva moviamo verso la campagna, dirigendoci prima alla diruta chiesa di S. Leonardo e alla tragica Siponto, di cui rimane solo la Cattedrale, pastore senza più gregge. Ed ecco, sulla costa, la bianca città di Manfredi, dietro cui si leva l'alto spalto del Gargano, che sulle sue terrazze calcaree erge la città dell'Arcangelo, con la suggestione del suo saldo campanile, del santuario che conclude la grotta miracolosa, della misteriosa tomba di Rotari, del Castello tuttora minaccioso dai diruti torrioni.

Di là, tra avvallamenti carsici e distese prative e attraverso le silenziose ombre di fresche faggete, nelle cui radure fumano le carbonaie, si raggiunge la costa settentrionale, ove s'allineano paesi e cittadine sul margine dell'ultimo gradino o su roccioni a dominio del mare, quali Peschici e Rodi Garganico.

Più verso occidente la costa è caratterizzata dalle lagune di Varano e di Lesina. A settentrione del Tavoliere, ecco la vinifera S. Severo.

Più vive sensazioni d'arte ci riserba la parte occidentale della provincia, costituita dalle prime ondulazioni appenniniche che orlano la conca del Tavoliere: ivi dominano Serracapriola col maschio castello; Castel Fiorentino coi ruderi della rocca ove chiuse l'agitata esistenza il grande Svevo; Pietra Montecorvino che veglia dall'alto col saldo torrione del suo maniero; Lucera e Troia. Della prima, singolare per la storia e interessante per l'arte, qui vediamo il bel Duomo caratteristico, di cui recenti restauri hanno meglio svelata la maestà; il coro secentesco di S. Domenico, di contenuta decorazione; il formidabile castello dei Saraceni, ancora cupo e accigliato nell'imponenza delle sue torri e delle sue mura poderose, e il Museo Civico, che in queste pagine mostra alcune delle sue migliori opere romane ed ellenistiche. Troia ostenta lo splendore della sua Cattedrale.

A compiere il cerchio che ha per centro Foggia si presentano Bovino, dominante, col suo Duomo trecentesco, la valle del Cervaro e la principale via dalla Puglia alla Campania; Ascoli Satriano, col suo castello a vedetta del Tavoliere; Cerignola, con le toscane eleganze della sua moderna Cattedrale, sul colle festante di ulivi e di viti. E, ritornando al mare, le vastissime saline di S. Margherita di Savoia e, nel mare stesso, a settentrione del Gargano, emergente da quell'ipotetica terra che univa lo sperone italico alla Dalmazia, il gruppo delle Tremiti.

BIFORE E TRIFORE DEL CASTELLO DI GIOIA DEL COLLE. *(Fot. dott. F. Antonini)*

TARANTO, VISTA DALL'AEROPLANO.

(Fot. R. Aeronautica)

Quasi custode della porta per la quale si entra in Terra di Bari, sta Barletta, viva di commerci, memore di eroiche gesta, ricca di bellezze d'arte, dalla austerità del suo Duomo alla pensosa Madonna di Alvise Vivarini e dalla suggestiva chiesa del S. Sepolcro al fastosissimo Palazzo Della Marra.

Barletta apre la serie delle città costiere, gemme del mare. Ecco Trani, con la rosea Cattedrale che s'aderge sull'azzurro dell'Adriatico, e con la chiesa d'Ognissanti; ecco Bisceglie, coi singolari sepolcri affiancati alla chiesa di S. Margherita, il Duomo e la ferrigna chiesa di S. Adoeno; ecco Molfetta, con l'antico Duomo tra due campanili e la stazione preistorica del celebre Pulo; ecco Giovinazzo, dalle vetuste mura e dalla pregevole Cattedrale.

Bari, il grande emporio col vicino Oriente, ci presenta i massimi segni della sua moderna attività — la Fiera del Levante e il Grande Porto — e ci lascia con la vista del monumentale Lungomare Sauro. Tra queste due superbe visioni di grandiose opere recenti si collocano la città medioevale e la città ottocentesca. La prima col poderoso Castello svevo ricinto dai bastioni cinquecenteschi, col S. Nicola, che è insieme un santuario della fede e l'espressione più potente dell'architettura religiosa pugliese, con S. Gregorio dalle eleganti absidi, con la Cattedrale risorta a nuova bellezza grazie a recentissimi restauri. La seconda, con la scacchiera delle sue vie, con edifici sontuosi e con due raccolte di molto valore: il Museo Archeologico e la Pinacoteca.

Sulla costa oltre Bari si affacciano altre città: Mola, Polignano e Monopoli. Di qui muoviamo entro terra, tra ulivi e candidi trulli, giungendo ad Alberobello, che oltre un migliaio di queste originalissime costruzioni fanno la città più singolare d'Italia. Proseguendo verso il cuore della provincia incontriamo Noci, Putignano, Conversano, Rutigliano, Noicattaro, che offrono tutte qualche dolce visione d'arte, e deviando un po-

LECCE: POZZALE DEL SEMINARIO.

(Fot. B. Stefani)

co, giungiamo ad Acquaviva delle Fonti, a Cassano delle Murge, a Bitetto, a Palo del Colle.

Eccoci a Bitonto, la cui Cattedrale nobilissima è il più perfetto esemplare dell'architettura romanico-pugliese. Seguono Terlizzi e Ruvo. Il fascino di Andria, la diletta da Federico II, è vinto da quello del monumento massimo della Puglia, Castel del Monte, imperiale corona a vedetta di tutta la regione.

Ora si scende a Canosa, la cui pregevole Cattedrale, nota particolarmente per la tomba di Boemondo, sembra passare in seconda linea davanti alle vestigia della romana Canusium, la fedele che accolse gli scampati dalla rotta di Canne. Risaliamo a Minervino Murge, vero « balcone della Puglia », e agli alti pascoli, per giungere a Gravina, singolare per la sua posizione ed anche perchè tra le città sorelle è quella che accoglie le più disparate espressioni d'arte, dall'architettura trogloditica al Rinascimento e al barocco. Con Altamura e con Gioia del Colle si conclude il periplo della terra barese.

Passando da questa alla provincia ionica, il paesaggio non cambia. Castellaneta, affacciata anch'essa all'orlo di un profondissimo burrone, sembra una piccola Gravina, mentre Massafra offre, con le sue laure basiliane, altri esempi di chiese ipogee scavate nella roccia. Di qui, per Mottola e la bonifica della Stornara, si scende all'Ionio e a Taranto, regina dei due mari. Il Castello, il Duomo, la scenografica chiesa di S. Domenico, il lungomare con solenni moderni edifici, la mitilicoltura del Mar Piccolo e particolarmente il Museo Nazionale hanno in queste pagine una degna illustrazione.

La provincia tarantina non ha grande estensione, ma non è priva di altri centri interessanti: Manduria, Grottaglie, Martina Franca, donde ci si affaccia alla valle dell'Idria, tutta quanta disseminata di trulli a gruppi.

Traversando questa ferace e ridentissima valle giungiamo a Fasano, biancheggiante tra gli

I PIANI DI ASPROMONTE. (Fot. B. Stefani)

ulivi alle soglie della provincia brindisina. Dall'alto del suo colle essa domina le rovine della messapica e poi romana Egnazia, ultima tappa di Orazio nel suo viaggio a Brindisi. Continuando nella stessa direzione, tocchiamo Carovigno, poi Ostuni, bianca e pittoresca entro un gran mare d'ulivi; deviando quindi nell'interno giungiamo a Ceglie Messapica e a Francavilla Fontana. Di qui si prosegue per Oria, forse la capitale dei prischi Messapi, cui non manca, a richiamare più vivo il ricordo di Ivrea, altro che un fiume che le scorra ai piedi; poi s'incontra S. Vito dei Normanni e infine Brindisi, che ostenta sul porto la superstite delle due colonne che segnavano il termine della « *regina viarum* » e sostenevano la fiamma a segnacolo dei naviganti attraverso il sinuoso ingresso. Di contro alla colonna romana si leva il gigantesco timone, eretto a commemorare i Morti nel mare. Dall'uno all'altro monumento Brindisi mostra altri avanzi romani e specialmente medioevali nel Castello svevo, nelle chiese di S. Benedetto e di S. Maria del Casale e nella chiesetta di S. Giovanni del Sepolcro.

Lecce, la vezzosissima capitale del Salento, si presenta nella sua più bella espressione architettonica, che è l'interno della chiesa di S. Croce, nel quale l'arte gotica, quella del Rinascimento e il barocco — il barocco leccese, tutto grazia ed eleganza — si fondono in un'armonia stupenda. Così attraverso l'iconografia di queste pagine percorriamo la città, fior di leggiadria, dal Museo, con le sue antichità messapiche e greche, all'Anfiteatro della romana *Lupiae;* dall'elegante piccola facciata della chiesa di S. Marco alla piazza del Duomo, una delle più scenografiche d'Italia; dal pozzale barocco del Seminario, che pare un cestello di fiori, alla chiesa dei Santi Nicolò e Cataldo, ove il barocco mostra quali effetti nuovi e gustosi abbia esso ottenuto sposandosi all'architettura romanica.

La provincia, morfologicamente piatta e uniforme, è invece ricca di attrattive. A Squinzano, una basilica del XII secolo; a Cavallino, il maestoso Palazzo Castromediano; a Melendugno, un gran *dolmen;* a Copertino, un vasto Castello con un ricco portale; a Nardò, una Cattedrale metà romanica e metà gotica e chiese barocche; a Gallipoli, una sontuosa Cattedrale, la singolare fontana antica e un castello angioino; a Soleto,

LA PUNTA DEL FARO, VISTA DA CANNITELLO. *(Fot. dott. F. Antonini)*

un campanile emulo dei più leggiadri d'Italia; a Galatina, cicli d'affreschi medioevali e finalmente la tràgica eroica Otranto, ove la bellezza della troppo vasta Cattedrale fa più vivo e rovente il ricordo della strage del 1480.

Di qui avanziamo verso l'estremo tallone: Muro Leccese, Patù, Maglie, Casarano e infine S. Maria di Leuca (« *de Finibus Terrae* »).

Se il volume ha fin qui rivelato qualche novità a numerosi lettori, crediamo che sarà per quasi tutti una vera scoperta ciò che è descritto nella parte dedicata alla Lucania, a incominciare dalla città principale, Potenza, per continuare con Avigliano, con Lagopesole, dallo splendido Castello di Federico II, con Muro Lucano. Di là si entra nella zona del Vulture e per Bella e Atella, sotto cui corre con un monumentale ponte il ciclopico Acquedotto, si giunge ai piedi della caratteristica montagna vulcanica, tutta vestita dal gran bosco di Monticchio.

E' questa la più varia e pittoresca zona della Lucania: dall'alto del vulcano si dominano le tre regioni confinanti: Puglia, Lucania, Campania; ai piedi, press'a poco al limite delle selve, sorgono Rionero, Barile, Rapolla e Melfi, alla quale ultima basta a dar fama un mirabile sarcofago romano, su cui una dolce figura di fanciulla, beata nella morte, richiama l'immagine d'Ilaria nella penombra della Cattedrale di Lucca. Un poco più lontano è Venosa, non immemore del suo Orazio, la quale ha nella badia della Trinità forse il monumento più singolare di tutta la regione, se non le contrastasse il primato la salda Cattedrale di Acerenza. Ed ecco altri luoghi minori che sarebbe troppo lungo enumerare, e visioni paesistiche piene d'incanto, come il poetico lago Sirino e la conca amenissima di Lauria, e vasti panorami verso la riviera tirrenica e nella lunga valle del Sinni, che caratterizza tanta parte della Lucania. Così, dopo un ampio giro, si giunge a Irsina.

Non lungi da qui si entra in provincia di Matera e, per Tricarico, Tursi, Stigliano, Pisticci e la solitaria Cattedrale di Anglona, che ripete il caso di Siponto, cioè di una città interamente scomparsa lasciando sussistere solo la sua chiesa, e per clivi sparsi di uliveti, si giunge alla desolata Metaponto: un grande nome, alcune colonne, pochi ruderi informi. Poi, per Montescaglioso, Grottole e Miglionico, eccoci al capoluogo

IL PITTORESCO PANORAMA DI MURO LUCANO. *(Fot. dott. F. Antonini)*

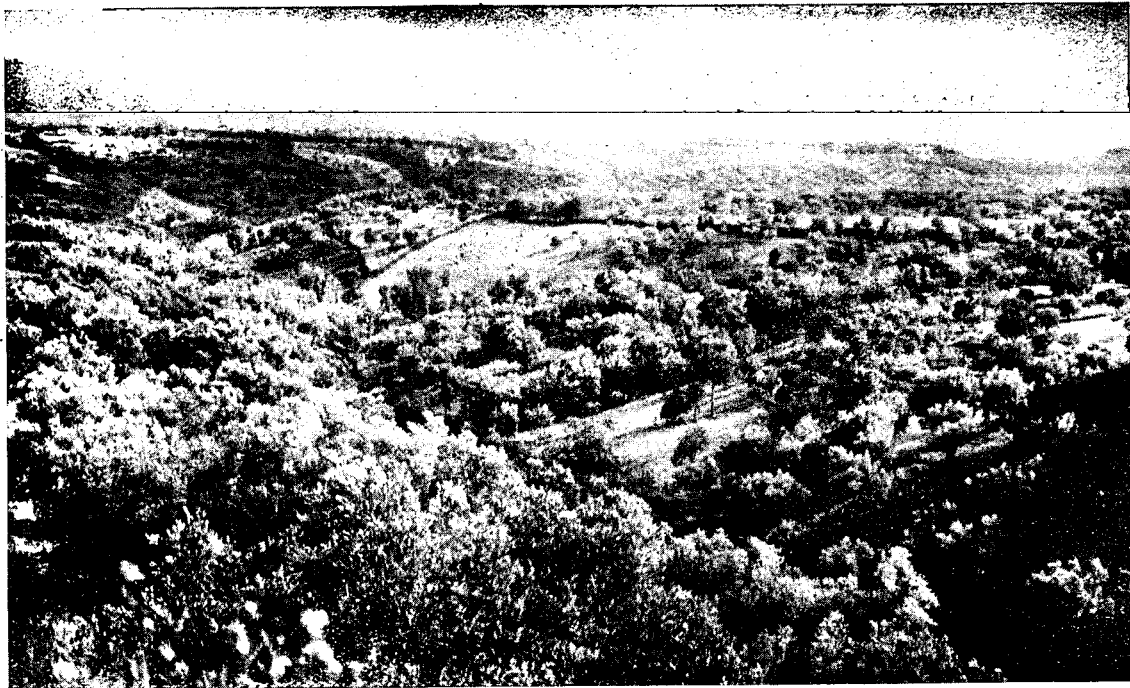
della provincia: singolarità di posizione, una magnifica Cattedrale romanico-pugliese, lo splendido portale di S. Giovanni Battista, un poderoso Castello e un Museo di alto interesse.

Ora si aprono le visioni dell'antico Bruzio, la regione che delle tre illustrate in questo volume presenta la più vigorosa morfologia e il maggior sviluppo costiero. In questo duplice carattere di zona marina e di zona montuosa sta il fascino della Calabria, la ragione della sua natura sismica e della sua storia. Ai primi Greci che popolarono le sue rive non dovette sembrare di aver cambiato paese, tanto questi luoghi assomigliavano alle terre dell'Ellade.

Con Cosenza, la metropoli dei Bruzii, adagiata alla confluenza del Busento col Crati, s'inizia la serie delle vedute calabre: resti d'arte medioevale nella Cattedrale, in S. Domenico, in San Francesco; arte moderna nei nuovi quartieri; incanto di verde nei giardini pubblici; ricordi dolorosi ed eroici nel vallone di Rovito. Circa una quarantina di luoghi della provincia sono illustrati nel volume da ben 52 figure, dalla sinuosa valle del Catocastro, che è un trionfo di verde e di luce, alla severa cappella di S. Francesco di Paola; dalle spiagge tirreniche con l'isola Dino e dalle valli del Lao e del Coscile a Castrovillari, sotto l'imminente Pollino nevoso, e a Morano Calabro; da Rocca Imperiale, scolta sull'Ionio, ad Altomonte, ricca di memorie angioine; dalla sperduta Badia della Sambucina a S. Demetrio Corone, centro intellettuale degli Albanesi, a Rossano, orgogliosa della bizantina chiesa di S. Marco, e ai solenni silenzi della sacra Sila.

Per la Sila entriamo in provincia di Catanzaro, scendendo dapprima verso il mare Ionio. Ecco Santa Severina, che ci invita dal suo pianoro con la seduzione dei suoi avanzi bizantini e normanni. Sul mare s'adagia Crotone industre, che rievoca il suo passato anche con l'unica colonna superstite del promontorio Lacinio. Di qui, toccando qualche località dell'interno, come Cropani e Taverna, si giunge a Catanzaro, distesa sopra un'alta terrazza fra due fiumare.

Da Tiriolo scendiamo alla redenta piana di S. Eufemia, poi, riattraversando il breve istmo, giungiamo alla marina di Catanzaro, per salire a Squillace, che ci offre la vista illimitata del suo golfo e dell'Alto Ionio, ed a Serra S. Bruno, cittadina di singolare aspetto alpino e di seducente grazia barocca, presso gli avanzi della cinquecentesca Certosa.

A Vibo Valentia le testimonianze storiche vanno dai resti della greca Hipponion alla Collegiata; dalla grazia della chiesa di S. Michele alla leggiadria di quella di Santa Ruba. Seguendo il nostro itinerario, che ci riconduce ora al Tirreno, troviamo Pizzo, il cui severo castello vide la morte coraggiosa del Murat; Tropea, antica e pittoresca sul mare, con la Cattedrale restituita da poco alla primitiva austera architettura normanna; Nicotera, dall'amplissima vista sul Tirreno: da un lato con l'eterna face accesa dello Stromboli, dall'altro sulla piana di Gioia.

MILETO LONTANA, SOPRA IL VERDE INTENSO DELLA CAMPAGNA ULIVATA. *(Fot. dott. F. Antonini)*

Da questa piana ha inizio l'illustrazione della più meridionale delle provincie calabresi e della più superba per la sua vegetazione quasi tropicale. Intorno alla grande foresta d'ulivi stanno Polistena, S. Giorgio Morgeto, Cittanova e Seminara. Una bella carrozzabile unisce la Piana alla riviera ionica passando presso Gerace, la città più medioevale della provincia. Ed ecco, sul mare orientale, la moderna Locri, che conserva in un Museo gloriose testimonianze dell'antica, di cui non lungi sorgono preziose vestigia.

Di qui, seguendo più o meno la costa ionica, la nostra attenzione si ferma particolarmente su Gioiosa Ionica, Roccella Ionica, Caulonia, Stilo; poi, girato il Capo Spartivento, ecco la rupe mostruosa di Pentedattilo e le fiumare invase dai fioriti oleandri, finchè si giunge in vista dello stretto ammaliatore.

Con Reggio, la modernissima metropoli della Calabria, dove tutto è nuovo negli ampi viali e negli edifici e tutto è antico nella bellezza della terra e del mare, e con la vista dell'Aspromonte, le cui selve richiamano il tempo nel quale esse formavano una continuità con quelle della Magna Sila, si conclude il viaggio meraviglioso.

PENTEDÀTTILO E IL MONTE CALVARIO. *(Fot. prof. G. Isnardi)*

---

(1) Touring Club Italiano: ATTRAVERSO L'ITALIA, vol. VIII, *Puglia, Lucania, Calabria,* con 539 incisioni in nero, 4 tavole a colori fuori testo e una carta geografica. Il capitolo introduttivo della Puglia è di Michele Saponaro, quello della Lucania di Giuseppe De Lorenzo e quello della Calabria di Luigi Parpagliolo. Milano 1937-XV, 1a ediz. di 480 mila esemplari, impressa dal Bertieri. Si distribuisce gratuitamente ai Soci del 1937.

PELLEGRINAGGI DI BELLEZZA: CIRENE

Per chi arriva dopo aver attraversato la luminosa aridità della Sirte e le uniformi ondulazioni dell'altopiano cirenaico, Cirene rappresenta realmente e idealmente la purissima fonte verso cui tendono i pellegrini della bellezza, il premio dopo la lunga via. Nè il primo poderoso contrafforte di roccia su l'Uadi Bacur, nè le gole dell'Uadi el Kuf, che in Cirenaica costituiscono indubbiamente gli aspetti più pittoreschi e più drammatici della grande strada, preparano a tanta magnificenza. Fino al momento in cui si sbocca sulla terrazza di Cirene, tagliata nella roccia e dominante un'ampiezza infinita di terra e di mare, non sappiamo quanta bellezza può riservarci l'altopiano.

La città è affacciata sul suo orlo estremo: più in basso, sotto al ciglione dell'acropoli, sgorga la fonte, ricca di acque, intorno alla quale si localizzò anticamente il culto di Apollo. E lì, in parte ottenuta con tagli di roccia, in parte con riempimenti e muri di sostegno, si estende una spianata di forma presso a poco triangolare, nella cui parte più alta è lo sbocco monumentale della sacra fontana; mentre la zona inferiore comprende il grande tempio d'Apollo e gli altri edifici del culto.

La terrazza del santuario si apre su un'ampia distesa di piano che s'intaglia sul mare con le profonde incisioni degli uiddan. Il piano sottostante infatti è ancora il primo gradino dell'altopiano, e quindi non scende sino al mare; e noi sentiamo, proiettato sullo sfondo lontano delle acque, il distacco e il rilievo di questa grande costa elevata, con un effetto ben graduato di quinte sul fondale.

Questa fisionomia di città a terrazza, sospesa su una grande vallata e incendiata dal sole che ne incide i contorni e quasi ne annulla le ombre, richiama insistentemente alla memoria la sacra terrazza di Delfi. Indubbiamente nell'antichità si ricercava un sottile rapporto tra la personalità del dio e il luogo in cui veniva adorato; in alcuni casi la divinità è addirittura inamovibile e inscindibile dal luogo sacro. Nel luogo di Cirene non solo il prodigio dell'acqua pura e abbondante come forse in nessun altro luogo della costa, ma l'atmosfera stessa manifestava la presenza del dio solare.

Non è che troppo noto il posto d'onore che Cirene occupava nell'antichità tra le città greche d'oltremare. Le risorse della regione, e particolarmente la produzione del prezioso silfio, le assicuravano un'invidiabile prosperità. Ma Cirene non fu solamente una grande città commerciale; cittadini come il poeta epico Eugammon, il filosofo Aristippo, Carneade, Callimaco, sino al grande vescovo Sinesio, con il quale rivivono ancora gli ultimi riflessi della classicità, le assicurano un posto segnalato nel mondo della cultura. Basterebbe del resto ricordare il tesoro in Olimpia, in cui la ninfa Cirene è rappresentata, con la fresca ingenuità dell'arte arcaica, in atto di soffocare un leone tra le braccia, come nella celebre ode di Pindaro; basterebbe ricordare le numerose vittorie riportate da

IL SANTUARIO E IL GRANDIOSO TEMPIO D'APOLLO, ATTRAVERSO I PROPILEI ROMANI.

Cirenei negli agoni panellenici, per intendere come Cirene partecipasse intimamente alla vita spirituale e sociale della Grecia madre.

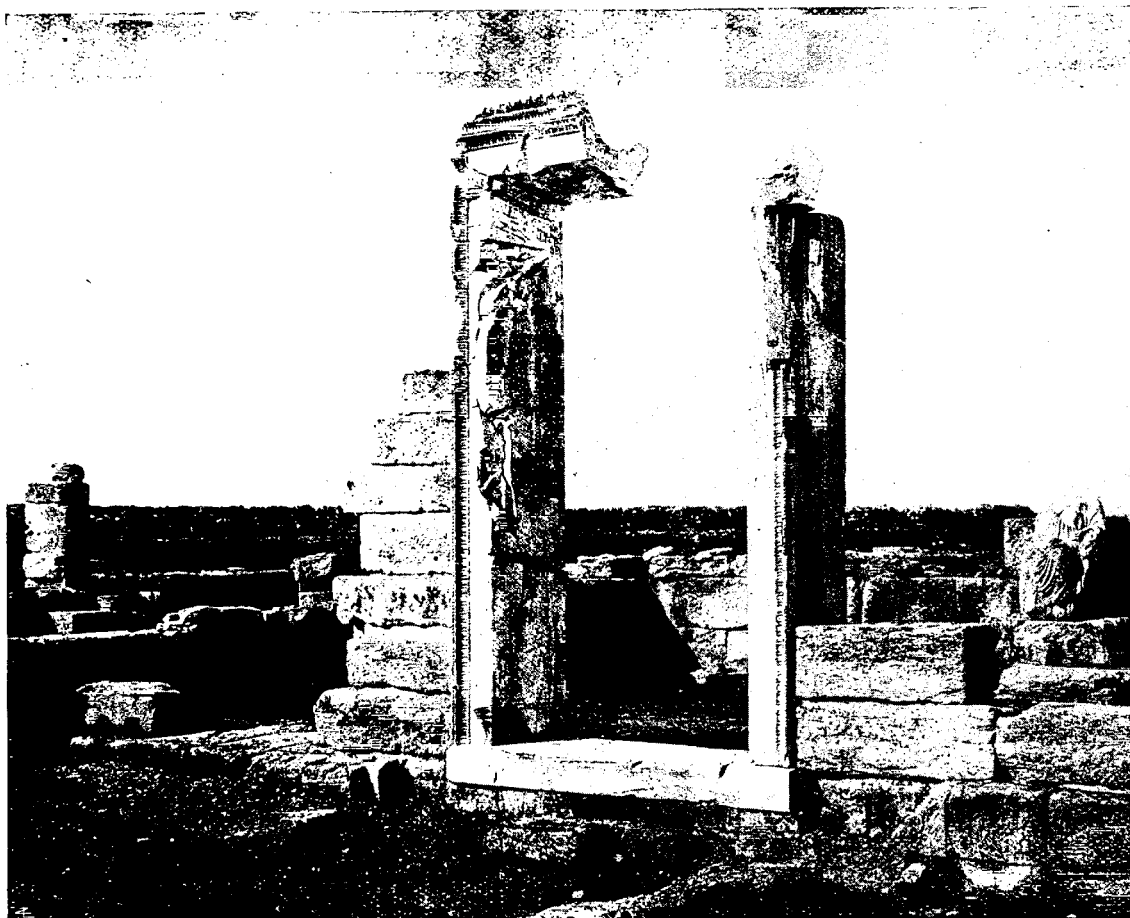
Cirene rivelata dagli scavi non è naturalmente un commento alle notizie letterarie che noi abbiamo su di essa. Come sempre, la tradizione scritta e i documenti di scavo procedono per vie indipendenti; s'incrociano, si comprendono, si contraddicono, raramente si sovrappongono o si confermano.

Tuttavia anche una rapida visita agli scavi può far vivere in un disegno di poche linee la grandezza e le vicende della città. In se stessa Cirene è una mirabile visione di bellezza ellenica. Il santuario così pittorescamente folto di tempietti, esedre, colonne votive, è un commovente monumento di vita religiosa realizzata attraverso nobilissime forme d'arte; la grande misteriosa fontana del nume scrosciante in lontananza e riversantesi in limpidi bacini, vive ancora nella moltitudine dei cunicoli per mezzo dei quali i devoti sembra abbiano tentato sempre nuove vie per raggiungerla fin nella sua più secreta e remota intimità. Ed è singolarmente interessante seguirla attraverso una rete di canalizzazioni dai bacini, bagni rituali, abbeveratoî sacri, fino alla pratica utilizzazione delle Terme romane.

I resti del più antico tempio d'Apollo, dell'Artemision, del colossale tempio di Zeus ci offrono documenti di prim'ordine per lo studio dell'architettura greca arcaica. Documenti della più alta importanza storica sono emersi dal ricchissimo patrimonio epigrafico

L'ALESSANDRO DIOSCURO DELLE TERME.

IL TEMPIO DI DEMETRA.

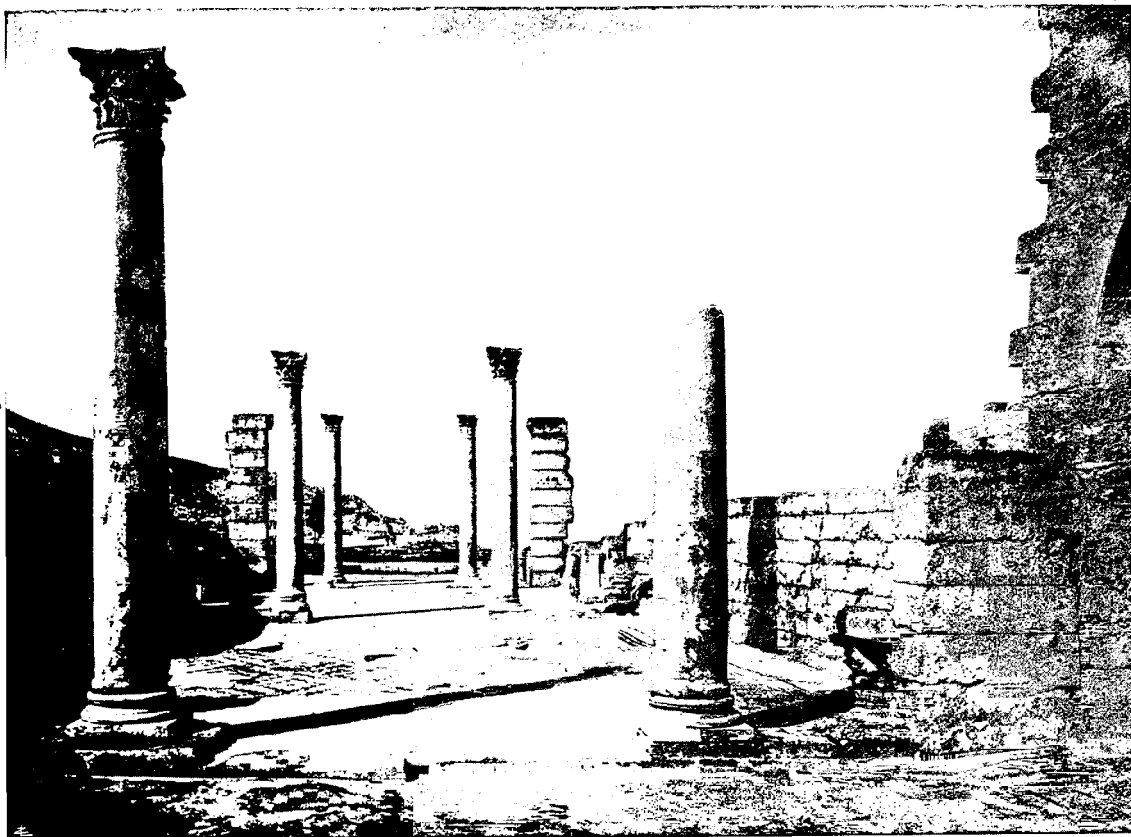
(Arch. Fot. C. T. I.)

PROBABILE RITRATTO DI BERENICE. *(Arch. Fot. C.T.I.)*

PROBABILE RITRATTO DI ARKESILAS. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

raccolto negli scavi, attraverso i quali si arriva a gettare una notevole luce sulla storia della città e del santuario. Ma anche qui accade che imagini, semplici suggestioni visive, riescano a dar vita ad un intero periodo storico con più evidenza che intere pagine di cronaca. Così nella testina bronzea del re Arkesilas noi sentiamo, attraverso la nobile severità dei lineamenti, le labbra strette e un po' contegnose, tutta la grandezza e la dignità consapevole della brillante e drammatica dinastia dei Battiadi. E nel volto di Berenice giovinetta, così indubitalmente principessina nella sua grazia altera e un po' distante, noi ritroviamo la fermezza dei grandi occhi sereni, tanto lodati dai contemporanei, che veramente illuminarono di luce benefica il periodo di maggior prosperità dell'Egitto tolemaico.

Probabilmente Cirene, che vanta glorie così insigni nel campo della letteratura, non fu mai in nessun tempo un vero ambiente artistico creativo. Le sculture funerarie, di cui una serie abbondantissima documenta in varie epoche l'attività artistica più genuinamente cirenaica, i rilievi dell'altare di Artemide, la statua di culto del tempio di Demetra presentano in generale espressioni formali piuttosto modeste. Quindi, dinanzi ad opere di un livello artistico superiore si deve ritenere che si tratti di importazioni o in ogni maniera non riconoscervi la mano di un artista cirenaico.

Ancora prima della metodica esplorazione italiana una notevole quantità di sculture è stata raccolta dalle rovine e in seguito sparsa per i musei di Europa. Così vengono da Cirene due indubbi capolavori del Museo Britannico, il ritratto bronzeo di un libico e un Apollo Liceo, interessante rielaborazione ellenistica di un tipo famoso risalente a Prassitele.

Tra le numerose e pregevolissime serie di statue ora raccolte nell'Antiquarium, le due Koroi arcaiche, preziose creature le cui vesti aderenti rivelano, attraverso il manierismo sottile delle pieghe calligrafiche, le floride membra aggraziate, si classificano al primo posto in un gruppo di sculture arcaiche, notevole specialmente per la varietà di tendenze e di indirizzi rappresentati. Una bella serie di rilievi del IV sec., di decisa impronta attica, ci dànno un saggio della decorazione dei sontuosi altari e degli altri monumenti votivi del santuario. Un pezzo di eccezionale interesse è costituito indubbiamente dalla tanto discussa testa di Zeus Olimpio, che ci conserva probabilmente un interessante esempio di statua di culto ricreata con spirito classi-

LE TERME. (*Arch. Fot. C. T. I.*)

cistico su modelli del V sec., divenuti ormai canonici. Le Terme ci hanno restituita quasi per intero la loro brillante decorazione scultorea, una collana di statue eleganti e graziose, anch'esse rielaborazioni piuttosto che vere copie fedeli di originali famosi. Tra di esse spiccano pezzi di qualità, come l'Alessandro Dioscuro e la famosa Anadiomene, la quale, rivelata come per miracolo dalle piogge violentissime dell'inverno del '13 e salutata dal mondo intero come una meraviglia inaspettata, ebbe il merito di richiamare durevolmente l'attenzione di tutti su Cirene. Certamente alla larghissima popolarità di questa statua si deve in non piccola parte l'interesse con cui furono seguiti tutti i lavori compiuti nella città.

A Cirene, ai piedi della collina delle Cariti, Afrodite e le Grazie hanno naturalmente pieno diritto di cittadinanza. Quindi, le numerose rappresentazioni di queste divinità, allacciate nel loro ritmico abbraccio. Notevole sopratutto uno dei gruppi che riproduce tre volte l'impostazione e le forme della famosa Anadiomene, la quale evidentemente costituiva un modello imitato e riprodotto. Inscindibile dalle Cariti è pure un'altra triplice divinità femminile, la triforme Ecate. Sono le Cariti che con la loro danza leggera costituiscono la necessaria antitesi alla rigida e arcaica figura della dea.

Si direbbe che la serena e gioiosa umanità di quelle aeree danzatrici abbia il compito di temperare l'austerità del simbolo religioso astratto e misterioso.

Così numerose sono a Cirene anche le rappresentazioni dell'Ecate Triforme, che è stata già avanzata l'ipotesi che appunto a Cirene si sia costituita, su modelli offerti dal vicino Egitto, l'imagine, che poi divenne tradizionale, della triplice divinità femminile addossata rigidamente ad un pilastro. Molto più ardita e suggestiva ipotesi è quella che vuol ricollegare con Cirene la celebre colonna d'acanto di Delfi: le tre fanciulle danzanti costituirebbero ancora un riflesso di questa caratteristica trinità femminile cirenaica e la colonna d'acanto riprodurrebbe un colossale fusto di silfio.

Non so se tali idee possano mai uscire dallo stato di pure ipotesi; in ogni modo esse possono aiutare a comprendere l'importanza di Cirene come centro avanzato di ellenismo, in immediato contatto con la grande e antichissima civiltà del mondo egiziano.

ENRICO PARIBENI

NEL I. CINQUANTENARIO DELL'ARTIGLIERIA ALPINA

Il 1° di novembre dell'anno 1887, nella caserma che ospita ancora il 1° reggimento artiglieria alpina, nasceva in Torino, in qualità di « reggimento da montagna », la specialità.

Precisiamo: sorgeva come organismo autonomo, in funzione di un concetto di impiego orientato ai terreni alpestri; chè l'apparizione di artiglierie scomponibili, per il trasporto a mezzo someggio sui terreni di montagna, è molto antica, antica forse quanto l'invenzione della polvere.

Senonchè, le prime batterie non vennero costituite come fisse e permanenti, ma si formarono, volta a volta, a seconda del bisogno, prendendo il personale cannonieri dalle compagnie treno. La stessa campagna del '66 — nella quale si distinsero alcune batterie da montagna, formate per l'occasione — rivelò, causa le formazioni improvvisate, scarsa familiarità e disinvoltura nel movimento e nell'impiego di tali reparti su aspri terreni.

E quando, in base a questi rilievi, si otterrà, attraverso i primi timidi provvedimenti, di riunire a Torino le prime batterie da montagna (1877), si tratterà di unità puramente addestrativa e non organica, chè le batterie continueranno a dipendere dai rispettivi reggimenti da fortezza, e soltanto nel 1887 formeranno un organismo autonomo, indipendente, con personalità propria.

Tronco rigoglioso quello dell'artiglieria alpina, da cui sono germogliate parecchie sottospecialità, che vi hanno largamente attinto

UN PASSAGGIO DIFFICILE... *(Fot. Cap. Dal Fabbro)*

il personale, gli ufficiali, i criteri d'impiego, ed essenzialmente la mentalità del sacrificio. Così le batterie siciliane di Adua (2 delle 9 da montagna eroicamente sacrificatesi nell'infausta giornata), esaltate da Giovanni Pascoli nell'ode a loro intitolata; così quelle lanciate al contrattacco coi fanti nella giornata di Sidi Garbàa (16 maggio 1913); così quelle tenaci sulle loro posizioni, come la 152ª citata nel Bollettino del Comando Supremo il 18 giugno del 1918. Così le someggiate da 70 e da 65, spavaldamente ardite nelle trincee più avanzate della grande guerra. Così le Eritree, le Libiche, le Somale someggiate e camellate, 4 volte decorate collettivamente nella recente guerra per la conquista dell'Impero.

Lo stato di servizio della specialità vanta 11 medaglie d'oro individuali (4 nella prima campagna eritrea; 3 nella guerra libica; 4 nella grande guerra). Ma il maggior titolo di gloria, il più ambito dell'artiglieria alpina, è quello di essere stata sempre, sulle Alpi, in pianura, nel deserto, con l'Alpino, col Fante, col Bersagliere, e alla battaglia fra la Piave e la Piave vecchia persino col Marinaio, sempre la più vicina

TRASPORTO A SPALLA DEL MATERIALE MEDIANTE ARMATURE SPECIALI: IN DISCESA. *(Fot. Ten. Col. Gay)*

alla « Regina delle battaglie », in tutte le sue specialità, precisamente come è detto nella motivazione della medaglia concessa, nella campagna vittoriosa per la conquista dell'Impero, al gruppo « Belluno », che vi prese parte combattendo in fraternità d'armi con la divisione « Pusteria »:

«Schierato con le proprie batterie a fianco dei battaglioni alpini, in una giornata di cruento combattimento durato 13 ore, nell'infuriar della lotta esposto ad intenso fuoco di fucileria artiglieria e bombarde, assolveva il suo arduo compito senza deflettere un istante dal suo composto entusiasmo, lottando con sentito cameratismo a fianco degli Alpini, vivendo le stesse ansie e godendo della comune vittoria ».

Fisionomia particolare quella dell'artiglieria alpina, per il suo speciale impiego e per le caratteristiche di reclutamento, che la fanno degna di una particolare celebrazione, indetta solennemente, sotto gli auspici della Associazione Nazionale Alpini, per il 1° novembre di quest'anno, in Torino.

Soldati sceltissimi, questi nostri montanari, che sono fisicamente i migliori d'Italia, sentono un po' tutti, anche gli ufficiali che li comandano, una certa inclinazione verso il primo degli orgogli umani, quello cioè della forza. A vederli marciare con quel loro passo grave e solenne, con quella loro imponenza fisica da atleti, par proprio di scorgere la volontà maschia di un popolo guerriero, in tutta la sua più gagliarda, suggestiva espressione.

Fieri di appartenere alla specialità, è in loro quanto mai spiccato lo spirito di corpo. La relativa facilità di spostamento dei loro cannoni su terreni di ogni specie li ha quasi sempre spinti in guerra sulle prime linee, per assolvere

LA 33ª BATTERIA ALPINA IN VAL DI SENALES. *(Arch. Fot. C.T.I.)*

LA 33ª BATTERIA ALPINA VERSO IL PASSO GELATO, A M. 2895. *(Arch. Fot. C.T.I.)*

compiti che richiedevano — date la visibilità e vulnerabilità del materiale a brevi distanze — un coraggio individuale a tutta prova, un'alacre intelligenza nella rapida costruzione dei ripari, una sperimentata destrezza nei rapidi interventi e nei tiri bene aggiustati. Ecco, quindi, sorgere in essi uno stato d'animo perfettamente autonomo, fatto di sprezzo per il pericolo, di fedeltà al difficile dovere, di spirito d'iniziativa, di calma, di pazienza, di attività a tutta prova. Anche nella pace, il vivere quasi sempre sui monti (sempre gli alpigiani) li ha in certo modo adeguati alla natura che li circonda, di cui assumono quasi la scabrosità delle forme. Il silenzio delle valli, la purità delle vette, il vento, il gelo, la neve sono loro penetrati — per così dire — nello spirito e nella carne. E sono diventati rudi forse, ma compiutamente uomini, immuni da raffinatezze, apatie, formalismi a loro del tutto sconosciuti.

Ma la loro rudezza è, però,

soltanto apparente, perchè nasconde una squisita sensibilità al fascino della natura e una vera passione per il « mestiere », fascino e passione in cui consiste essenzialmente la loro maestria nel superare le più aspre difficoltà della montagna.

Udite come negli scritti di alcuni tra i più valorosi artiglieri si manifesti spesso con freschezza spontanea e immediata il senso della natura:

Il capitano Giuseppe Franzini, comandante una delle batterie distrutte ad Adua nel '96, scrive alla madre: « Grande sollievo alle fatiche inenarrabili della spedizione sono i panorami splendidi che osserviamo durante le marce o dall'apertura della tenda nelle splendidi notti stellate ».

Il capitano Alfredo Di Cocco, medaglia d'oro, caduto sul Monfenera nel '917, si commuove « al canto delle acque scendenti lungo il fianco del monte », e vorrebbe « ricordarsi le regole della metrica per esprimere la sua ammirazione per la montagna ».

Il Capitano Giuseppe Bertolotti, medaglia d'oro, caduto sul Badenecche nel '917: « Nei momenti di libertà godo a contemplare i prati cosparsi dei più smaglianti colori e le selve che salgono e si uniscono a candide cime nel più terso sereno ».

E ancora: « La valle del Piave è meravigliosa. Per questa regione così bella vale la pena di rischiare la vita, onde difenderla e farla sicura ».

Scrive ai familiari il sottotenente Giuseppe Beretta, caduto a Passo Buole: « Quanta dolcezza e quanta poesia, se il mormorio dello zeffiro e lo scrosciare delle acque che vanno al piano, saltando di roccia in roccia, non fossero turbati dal muggito cupo del cannone, dal secco crepitio della mitragliatrice! ».

Nell' ambiente rudemente montano, che è il suo regno,

BISOGNA LEGARSI CON LE CORDE... *(Arch. Fot. C.T.I.)*

in cui i mezzi meccanici non possono salire, ed è l'uomo soprattutto che domina e trionfa, l'uomo col suo fiuto, il suo istinto e la sua astuzia, il mulo è il fedele, immancabile compagno in ogni mossa e ardimento dell'artigliere alpino. Binomio perfetto quello dell'artigliere e del mulo, dove il secondo elemento non è soltanto, come per gli altri, il mezzo logistico più idoneo allo speciale terreno, ma il complemento indispensabile di ogni attività del primo, la ragione d'essere della specialità. Binomio perfetto, in cui ciascun elemento pare fatto per integrare l'altro. Simili nella sobrietà, nella resistenza alle fatiche, nel prudente coraggio; reciprocamente fe-

LA 13a BATTERIA ALPINA AL M. CAVALLO DI PONTEBBA. *(Fot. Magg. Bozza)*

SI TRATTA DI SALIRE QUASSU' COI PEZZI... *(Fot. Cap. Saladino)*

deli, sembrano divenire un essere solo. Ovunque esista possibilità di vita i nostri reparti di artiglieria alpina scalarono sempre — fedeli al motto dell'arma — qualsiasi vetta, e nessuna macchina accompagnò mai la lor fatica, ma si aiutarono mulo e uomo scambievolmente, dividendosi il carico in salita, il mulo trasportando spesso l'uomo dopo aver deposto il carico prezioso, e viceversa, là dove ogni ripiego è buono per superare le asperità del tragitto.

Ad altri, in altra sede, esaltare le tradizioni e le benemerenze di guerra della specialità; noi qui amiamo illustrarne l'attività diuturna in pace e i mirabili ardimenti sulle montagne, che sono i termini sacri posti da natura alla Patria comune.

In ogni periodo estivo, quando l'attività delle truppe alpine in esercitazione è nel suo pieno sviluppo, non passa giorno, si può dire, che, scorrendo le cronache dei giornali, un laconico annunco non fermi la nostra attenzione su qualche impresa di batteria alpina, che meriterebbe ogni volta ampia illustrazione, ad esaltare il valore degli esecutori. Molte di queste imprese rimangono ignote solo perchè la modestia degli autori le classifica nella normale attività dei reparti, lasciando che la tradizione valligiana se ne impadronisca, come in Val di Solda, dove par divenuto leggenda il racconto dell'arrivo di uno di questi reparti proveniente dalla Val Furva, piovuto un bel giorno, non si sa come, con uomini, muli e materiale, da lassù, dove i ghiacciai del Cevedale confinano col cielo.

Per rendersi conto dell' utilità e della necessità di queste imprese gioverà ricordare che il movimento è canone fondamentale della guerra alpina. L'aforisma napoleonico, opportunamente adattato ai tempi, che la guerra si vince con le gambe dei soldati, mai è apparso così vero come nella guerra di montagna, oggi specialmente che la mentalità dinamica della nazione e nuove dottrine tattiche ci spingono a svincolarci a qualunque costo dalle forme statiche in cui tendeva a fossilizzarsi la guerra di massa. Moversi per salire, per do-

minare, per vedere, per sorprendere; muoversi instancabilmente; moltiplicare le proprie forze con la rapidità delle mosse e con l'energia. Se il nemico non ti fronteggia, e tu cercalo, affinchè sia obbligato ad occuparsi di te, tanto più che anche una lieve minaccia su questo terreno, su cui è difficile valutare l' entità dell' offesa, può impegnarlo seriamente; e abìtuati al convincimento che non esiste terreno inadatto all'impiego delle armi, quando vi sia una strenua volontà che sorregge.

Questi concetti, a cui gli alpini si ispirano costantemente e tenacemente, riferiti all'artiglieria alpina in alta montagna si traducono — più che nella ricerca dell'effetto materiale di una massa di proietti — nella possibilità di intervento da improvvise e impreviste posizioni, meglio se ritenute inaccessibili, spesso raggiunte con fulmineo movimento, anche con un sol pezzo; si traducono nello sforzo di seguire più in alto e più lontano possibile — malgrado le enormi difficoltà inerenti alla mole dei carichi e alla necessità di portarsi dietro il mulo — il movimento degli alpini. Ed ecco le batterie seguire, in sublime gara di emulazione, le orme dei loro camerati, sempre fedeli al loro compito come in guerra, quasi a perfezionare col loro intervento, anche sfasato nel tempo, l'aderenza sul terreno dell'atto sportivo con l'atto tattico.

E' recente l'annuncio della « conquista » della Palla Bianca (m. 3736) da parte di una batteria, che in pochi giorni, da Merano, senza toccar mai la rotabile di valle d'Adige, è giunta a Malles, scavalcando con tutti i suoi mezzi una serie di valichi difficilissimi, quali Passo Gelato, Forcella del Santo, Passo di Valbella. Ma questa impresa non ci fa dimenticare innumeri altre conquiste precedenti che portano nomi sonori, quali Uia di Ciamarella (m. 3676); Adamello (m. 3654); Cevedale (m. 3664); nonche di vette e di quote spesso superiori ai 4.000 metri, quali la piramide Vincent (m. 4215); il Colle del Lys (m. 4277) e infine — primato difficilmente superabile — il Ludwigshöhe (m. 4346).

Queste le imprese più appariscenti

... SU SU FINO AL NEVAIO, ALLA VEDRETTA COPERTA... *(Fot. Cap. Dal Fabbro)*

SUL MONTE CEVEDALE, A QUOTA 3664. *(Arch. Fot. C.T.I.)*

per l'altitudine assoluta raggiunta. Non vogliamo però dimenticare che le Alpi orientali e le Marittime, di altezze più modeste, ma irte di insidie e di difficoltà non inferiori a quelle dei colossi sopra ricordati, hanno visto crollare la loro fama d'inviolabilità per l'assalto di mezzi complessi come le batterie alpine, di fronte alla tenacia di questi formidabili scalatori di montagne: così il M. Tricorno, il M. Canin, Rocca La Meja, Rocca d'Abisso, M. Argentera, M. Matto, ecc.

Storia di tutti i giorni — come abbiamo detto — ma che pur ci riempie sempre di ammirazione, anche sapendo che non esistono confini alle conquiste dell'ardimento e dello spirito, specie nell'ambiente montano, suscitatore per eccellenza di sovrumane energie nei cuori e negli animi. Esistono però possibilità fisiche a cui non si può ammettere che gli organismi si sottraggano; e se la cronaca di ogni giorno ci ha oramai assuefatti alle notizie di conquiste di primati sportivi sempre più sensazionali, queste ascensioni par quasi che superino, anche dal semplice punto di vista sportivo, i limiti dell'immaginazione. Così pare anche a noi, che pur sappiamo essere il *presentat'arm* col cannone il minimo comune denominatore della capacità fisica di questi atleti, anche a noi che abbiamo sempre ammirato in questi scelti soldati disciplina, tenacia, instancabile operosità.

Si tratta spesso di notti vegliate nei rifugi di partenza (quando ci sono); se no, all'addiaccio sul nudo terreno e qualche volta sulla neve o sul ghiaccio, in attesa di una giornata favorevole che consenta di lanciarsi alla ricerca di una traccia da seguire sulla roccia, di un appiglio a

... IL MULO, COMPAGNO PREDILETTO... *(Fot. Magg. Bozza)*

TRASPORTO A SPALLA DEL MATERIALE MEDIANTE ARMATURE SPECIALI: IN SALITA. *(Fot. Ten. Col. Gay)*

ESERCITAZIONI DELLA 23a BATTERIA. *(Fot. Cap. Dal Fabbro)*

SUL LUDWIGSHÖHE, A QUOTA 4346, IL 27 LUGLIO DEL 1935.

cui agganciare una corda sopra od attraverso un pauroso precipizio, per giungere su su fino al nevaio, alla vedretta semi-coperta di neve, all'insidioso ghiacciaio crepacciato. Si tratta di salire quassù coi pezzi, con le slitte, coi chiodi, colle corde, coi ramponi, con le racchette, e c'è un pesante sacco e c'è il moschetto; e il tempo stringe perchè la giornata lavorativa di montagna dura poco e gli uomini, col carico sulla schiena, possono camminare solo di giorno, perchè nell'oscurità non vedono le insidie, e di giorno solo in determinate ore, perchè poi fa caldo e le valanghe di pietre ti accoppano. Bisogna legarsi con le corde al compagno; e la strada è molto lunga, e se un buon alpinista supera così, libero da ogni movimento, quattrocento metri all'ora di dislivello su una buona mulattiera, quanti ne potrà fare questo fenomeno vivente col pezzo sulla schiena, su un terreno irto di difficoltà d'ogni genere?

E come non bastasse, c'è poi il mulo, compagno prediletto, inseparabile di ogni ardimento, a cui bisogna sempre preparare un sentiero acconcio, sulla roccia o in trincea di neve e di ghiaccio, un sentiero che costa spesso giornate di fatica; il mulo che bisogna far marciare solo di notte, proprio quando tutti dovrebbero riposare, perchè di notte la pista è gelata e solo allora si può passare; il mulo, con cui bisogna pur dividere fraternamente il tozzo di pane che si è magari serbato a noi stessi in premio, dopo lo sforzo compiuto; e se non lo hai serbato, sei proprio tu che, al momento buono, devi stringere la cinghia fino all'ultimo buco; quel mulo che, mezzo di trasporto fino a un certo punto, diventa in certi tratti un peso morto, da trasportare attraverso infiniti accorgimenti e ripieghi, di cui abbonda la genialità del montanaro.

E poi, c'è lo scherzo atroce della ruota, che sul più bello ti ruzzola giù al fondo valle, e tu devi calare di nuovo in basso, molto più in basso del punto da cui sei partito, per andartela a riprendere!

Credete pure che c'è del prodigio: tutte le qualità della nostra razza affiorano in questo travaglio, prime fra tutte la robustezza e la sanità fi-

LA 6ª BATTERIA ALPINA ASCENDE PER PRIMA IL GRAN PARADISO. *(Fot. Cap. Piola)*

sica, l'amore del rischio e quelle proverbiali doti di sobrietà e adattamento alla fatica, che hanno lasciato in tutto il mondo tracce indelebili della nostra potenza lavorativa e conquistatrice. C'è da giurare che nessun esercito al mondo compie, coi suoi soldati, imprese di questo genere.

Ci si consenta, concludendo, di richiamare l'attenzione del lettore sui modesti capipezzo — sottufficiali o caporali maggiori — su quella « taciturna falange, che dal 1915 al 1918 ha inquadrato e trasformato in eroi gli artiglieri con la penna. Capopezzo, perno ed anima della batteria, quante situazioni male impostate hai salvato con un prudente sensato consiglio all'aspirante « sbagliatutto »! Forza, esperienza, sapere uniti e fusi in un corpo di atleta e in una mente tranquilla. Onore all' artigliere pacato e autorevole, che sapeva a memoria la nomenclatura di tutta la batteria, che guariva i muli ammalati soltanto col guardarli in bocca, che non si vergognava di fare il *presentat'arm* col pezzo di un quintale e sapeva cazzottare a quattr'occhi i *cappelloni* che lo trattavano come un uomo qualunque! ».

E onore non a lui soltanto, ma a tutti, indistintamente, dal capo all'ultimo gregario, poichè prodigi del genere presuppongono un meccanismo perfetto, animato da una volontà e spiritualità che non hanno confini, nè temono confronti!

Può realmente il Paese guardare con fiducia e fierezza queste sue truppe, che intrepidamente si allenano per mantenersi sempre all' altezza del loro compito: quello di fare delle montagne che coronano i confini della Patria una barriera inviolabile.

La celebrazione di quest'anno, ravvivando le tradizioni, ne assicura il fulgore e la continuità.

GIUSEPPE MOLINARI

LA PATRIA DEI MARRÒNI CANDITI

Cuneo bisogna guardarla come la mostrano certe ingenue cartoline illustrate: attraverso una frasca di castagno. Tutti la conoscono come bersaglio di tante sapide, ma ingiuste, storielle; pochi, per la patria dei marroni canditi...

Eppure, anche soltanto vagando per la sua ubertosa campagna, così in armonia con la potente maestà delle montagne che l'incoronano, la prima cosa che salta agli occhi sono le lunghe andane dei castagni. Alzano le chiome venerande sui campi pianeggianti, talora in mezzo ai prati e tra le colture più ordinarie, spiccando con una certa aria solenne, quasi ieratica, che ve li dimostra subito per i protagonisti del paesaggio. Giacché i castagni a Cuneo sembrano soltanto, ma non sono, puramente decorativi.

Una volta, ai tempi delle nostre nonne, la castagna formava il nutrimento fondamentale dei contadini. Più tardi, sulla fede degli igienisti alla moda, le si tolse ogni credito. Ma oggi, dopo che, per sentenza dei soliti congressi americani, sono state scoperte nella castagna meravigliose virtù vitaminiche, riecco il «cibo dei poveri» sugli altari. E la castagna è divenuta, per il Cuneese all'altezza dei tempi, un'industria di largo reddito; esercitata in opifici meccanici, con tanto di ciminiere fumanti.

Tradizionale è a Cuneo una piccola industria familiare tramandata di padre in figlio, che provvede ad apprestare alle mense di Natale e Capodanno le celebri «biscoeuite», una sorta di succiola affumicata e rinsecchita, assai pregiata in tutto il Piemonte ed altrove, sotto i nomi più vari: «vecchietti», «biscotti», ecc. Ma questa minuscola industria non poteva soddisfare i Cuneesi, i quali a torto riscuotono, fra le altre riputazioni ingiuste ed infondate, la fama di «bogianen» per eccellenza. Si muovono, invece, e van pel mondo a migliaia, specie in America. Vanno, ma sempre portano seco la nostalgia della loro vergine Bisalta, che si inalza maestosa sul mareggiare delle chiome di castagno. «Buone, sì, le «biscoeuite», deve aver pensato il Cuneese d'America, ma, ohi!... poter una volta rigustare un piatto di ballotte autentiche!».

E c'è riuscito.

Per una tradizione oramai secolare, sono i negozianti svizzeri – ticinesi e bregagliotti – ad aver nelle mani, un po' come i Palermitani quello dei sorbetti, il monopolio mondiale dell'industria castagnifera, dalla produzione in grande stile alla

ALZANO LE CHIOME VENERANDE SUI CAMPI PIANEGGIANTI...

(Fot. Donato Pellice)

manipolazione, al commercio e perfino alla canditura. Sono scesi essi a frotte nel Bel Paese e hanno scoperto che la sterilizzazione, necessaria per ottenere il libero ingresso negli Stati Uniti alle castagne italiane, conferiva alla castagna cuneese una conservabilità praticamente indefinita, sufficiente, quanto meno, a traghettarla intatta di là dall'Oceano, per la consolazione dei patriotti e la ghiottoneria dei consumatori di « *curry* ».

Ed ecco di colpo il « cibo del povero » trasformato in un cespite di pubblica ricchezza. Oggi, diecine di fabbriche, allestite di tutto punto con numerose maestranze, lavorano indefessamente nella breve stagione che corre tra gli ultimi di ottobre e la fine di novembre. E ogni anno, dai trenta ai quarantamila quintali di castagne cuneesi varcano l'oceano, sotto la preziosa etichetta d'esportazione: « Product of Italy ».

Ogni fabbrica tiene gelosamente segreta la ricetta precisa della sterilizzazione. In tutte, salvo qualche

OGNI SERA, CON CORBE E SACCHI, IL PROVENTO DELLA GIORNATA...

(Fot. Donato Pellice)

piccola variante, si vedono le stesse grandi vasche d'acqua bollente, in cui, mercé speciali tramogge reticolate, le castagne vengono attuffate sotto il rigoroso controllo del termometro e dell'orologio. Un colpo di fischietto, e la tramoggia riemerge, scorre su di una carrucola lungo tutta la tettoia dell'opificio, e rovescia là in un angolo oscuro un mucchio di castagne fumanti. Subito riprese dagli essiccatoi a basculla, esse ribaltano dall'uno all'altro in lunga teoria, e a poco a poco riprendono l'aspetto primitivo. Eccole infine nel capannone delle spedizioni, dove giorno e notte se ne riempiono speciali barilotti traforati, dei quali Cuneo è allora gaiamente invasa e popolata. Per le strade se ne incontrano di pieni, di vuoti, accatastati su carretti o autocarri in partenza. Affolleranno poi lo scalo merci della vecchia, pacifica stazione, e quindi vagoni e vagoni per Genova-New York. E tra un mese o due, un terrazziere italiano di là dell'Oceano tornerà la sera a casa con un misterioso involto sotto

SUL MERCATO IL NOSTRO CONTADINO... NON TIRERÀ FUORI IL SACCHETTO...

(Fot. Donato Pellice)

il braccio e un sorriso più misterioso ancora sul volto, e ai figli già americanizzati rivelerà i pregi della castagna cuneese...

Pochi sanno, forse, che i veri, gli autentici marroni, riconosciuti per tali dagli intenditori, sono esclusivamente quelli che crescono in una certa plaga di Chiusa Pesio (un paesetto accoccolato alle falde della Bisalta) e nei pressi di Susa: in tutto, qualche centinaio di quintali l'anno. Il resto: « roggiole », « temporive », « savatue », « carroni » rossi e neri, a milioni, ma tutte qualità assai inferiori.

Così, per lo meno, giudicano gli esponenti dell'alta confetteria internazionale: torinesi, parigini ed i soliti ticinesi dai vistosi baffoni latini, che ogni anno, ai primi di novembre, convengono al mercato di Cuneo come al primo del mondo, per assicurarsi le partite migliori.

Al momento opportuno, i grandi castagneti vengono assaliti con scale e bacchî; poi, armati di un picchiotto di legno, il « pichet », e cinti i lombi di un tascone di tela d'imballaggio, si va per ore curvi lungo le prode a battere e ruspare nel pacciame, come cercatori di tesori. Ogni sera, con corbe e sacchi, il provento della giornata viene rimesso nelle corti, e se ne fa un bel mucchio sull'aia; poi si procede alla scelta.

Sul mercato, il nostro contadino di Chiusa Pesio,

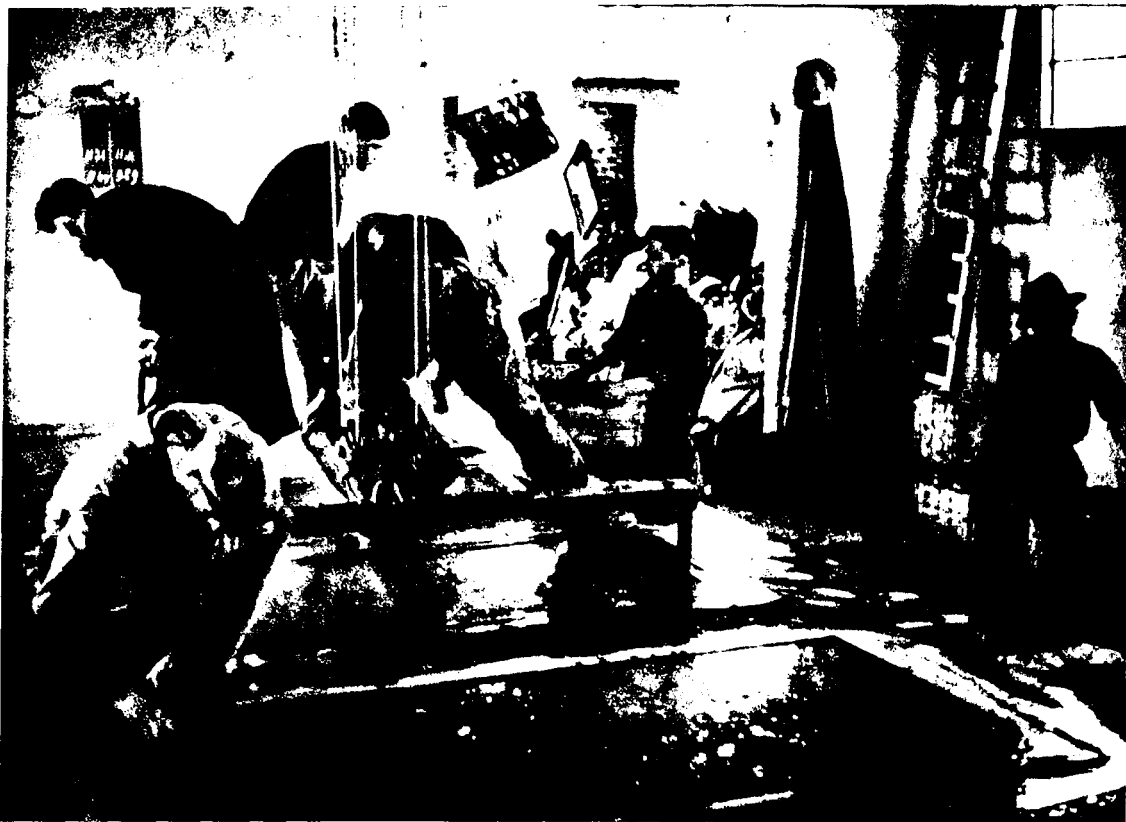
MONDATI CHE SONO, SCRUTATI AD UNO AD UNO NELLA LORO STRUTTURA...

(Fot. Donato Pellice)

a costo di aspettare olimpico le ore intere, non tirerà fuori il sacchetto degli « autentici » marroni se non sotto il naso dell'intenditore; poiché il marrone candito forma il suo orgoglio ed il suo trionfo. Forse non lo ha mai gustato, ma non importa. Egli non ne ha bisogno per conoscere l'eccellenza del suo prodotto. Tanto varrebbe macchiare di sospetto l'autorità di suo padre, di suo nonno, della sua terra, infine, autenticamente blasonata.

La razza dei contadini ha le radici in comune con le sue piante. Brutte, contorte, terrose fin che si vuole, ma tenacissime. Solo il flagello le può sradicare. E il flagello c'è, purtroppo. I dotti lo hanno chiamato « la peste del castagno », tanto per significare qualcosa di inesorabile. È una specie di carbonchio che attacca le radici e su, su, dopo qualche anno, secca i fusti più rigogliosi, riducendoli come poveri tronchi su cui si sia abbattuto il fulmine. Nessun rimedio è stato finora trovato. Già qualche paurosa radura s'intravede qua e là nelle zone più frondose, mentre « la malattia » ha paurosamente spogliato alcune valli finitime, come la Val Pellice, per esempio.

Verrà il giorno, se continua così, che dovremo contentarci del marrone candito di surrogato!

Ma io mi son voluto levare la curiosità di ficcare il naso nell'officina dei marroni autentici, finché ci sono: una triste officina affumicata, dove un paio

...I MARRONI SONO PRONTI AL GRAN TUFFO...

(Fot. Donato Pellice)

di vecchine da presepe sedevano a mondare intorno ad un gran calderone di rame.

Mondati che sono, scrutati ad uno ad uno nella loro struttura atletica di esemplari di razza, i marroni sono pronti al gran tuffo, che una volta si eseguiva a più riprese, intramezzate da riposi e soste su graticci speciali, simili a quelli usati per i bachi da seta. Ma oggi impianti perfezionati consentono di tenerli a sciroppare, a lento, lentissimo fuoco, quanto basta per conseguire tutta in una volta una canditura perfetta. In una più segreta celletta della retrobottega le fiammelle dei fornelli a gas bisbigliano incessantemente, lingueggiando azzurrognole nel buio, sotto le teglie di rame stipate di marroni. Vien fatto di entrare in punta di piedi e di abbassare la voce. Non si entra tutti i giorni nel sacrario della canditura!

Del resto, anche qui ter-

E OGNI ANNO, DAI TRENTA AI QUARANTAMILA QUINTALI... *(Fot. Donato Pellice)*

mometri e valvole esercitano i loro inflessibili controlli. Quando la scienza riconosce giusto il punto di cottura, controllato meglio ancora alla prova ultima dell'assaggio, i bruni e lucenti marroni vengono ritirati dai fornelli. Tra poco, in gonnellino di carta piegolinata, rideranno alla luce artificiale della mostra, come ballerine sotto le vampe del riflettore.

Eppure, c'è ancora un segreto... Non basta farli candire, occorre conservarli...

A Cuneo, nel pieno della canicola d'agosto, che inonda di un torrente di sole la maestosa largura del Corso Nizza, non è raro scorgere il camioncino di servizio di Casa Reale, fermo davanti alla porta stemmata della confetteria tal dei tali...: famosa. Allora il confettiere scende nella dispensa a sturare, come il buongustaio le sue bottiglie polverose, certe ermetiche brocche dalla soluzione mi-

TRA POCO, IN GONNELLINO DI CARTA PIEGOLINATA... *(Fot. Donato Pellice)*

steriosa... E per la delizia della mensa regale i classici marroni tornano alla luce con un piccante sapore d'anacronismo in più, in cui nessuno, ohibò, s'attenterebbe di riconoscere una riconciatura di fortuna...

Ma ovunque sia, osservatelo bene il marrone candito; e se siete capaci di farlo senza la miserabile acquolina in bocca del ghiottone, ingranditelo nell'immaginazione, spaziatelo per disteso tra Stura e Gesso, lasciandogli prendere campo e aria a suo agio.

Non vi pare la massa stessa della Bisalta, sotto lo sfavillìo del sole dei ghiacciai?

D. P.

Fotografia di Donato Pellice

FIGURINE DI SCATOLE DI FIAMMIFERI

VENDITORE AMBULANTE DI ZOLFERINI (A DESTRA). DALLE « ARTI PER VIA DI BOLOGNA », DI ANNIBALE CARACI, DISEGNATE E INTAGLIATE DA GIUSEPPE M. MITELLI; DUE EDIZ. SENZA DATA DELLA FINE DEL SEC. XVII.

Gli uomini della mia generazione — vale a dire, aggiungo per chi non mi conosce, di oltre settant'anni fa — ricordano di aver conosciuto nella loro gioventù altri giovani e anche persone non più giovani, che raccoglievano con frenesia le figurine che adornavano le scatole di fiammiferi o cerini, stampate in cromolitografia, e che rappresentavano i soggetti più svariati.

La passione per queste figurine uguagliava e forse superava allora quella per le raccolte di francobolli e può paragonarsi alla mania che molti anni dopo nacque per le collezioni di cartoline illustrate. Un album di 3390 figurine, dal 1875 al 1900, formato dal sig. P. Jachino, e proprietà del sig. A. Jachino, era esposto alla « Mostra di Roma dell'Ottocento », tenuta nel 1932. Assai più ricca, di oltre 30.000 pezzi, era la collezione di un modesto sarto di Faenza, certo Giuseppe Donati, morto ottuagenario alla fine del 1936, che la lasciò per testamento alla biblioteca della sua città, come fu annunciato da tutti i giornali: ne mise in bella luce l'interesse il direttore della Biblioteca stessa, il sig. Piero Zama, in un articolo del *Giornale d'Italia* (1° giugno 1937), ma già prima ne aveva tratto occasione a un singolare articolo nel *Corriere della Sera* (1° marzo 1937) Giovanni Cenzato che ha la fortuna di essere assai più giovane di me, come me ne informa il *Chi è?* dell'amico Formiggini, e che perciò poteva fare le più grandi meraviglie per questa collezione, non sapendo che raccolte simili erano comunissime ancora cinquant'anni fa, quando egli era appena nato. Ma anche la raccolta di Faenza è largamente superata da un'altra che ebbi agio di vedere nei passati giorni e che mi ha dato lo spunto a scrivere queste note, quella del rag. Tronci di Lucca che ha messo insieme 59.061 figurine, più un numero anche maggiore di fascette, etichette e altri accessori. Quasi una esagerazione! Oggi, come tutti sanno, questa produzione può dirsi cessata, e perciò sono spariti anche i raccoglitori, e le poche collezioni superstiti acquistano un interesse retrospettivo che aumenta col passare degli anni.

Con solo deposito presso GIO. BATTISTA FUMAGALLI *CHINCAGLIERE in Bergamo Contr. di Prato* N. 1074.	ANTONIO LIMONI fabbricatore *DI ZOLFANELLI* di prima qualità garantiti.

Ma facciamo prima un poco di storia. Dopo i vecchi zolfanelli o *zolferini* (senza fosforo), i primi fiammiferi furono fabbricati da Chancel a Parigi nel 1805 ed erano stecchetti di legno con una capocchia di clorato di potassa e zuc-

2 3 4

chero che si accendeva al contatto di un pezzo di amianto imbevuto di acido solforico, e non si può dire che fossero molto comodi. Verso il 1832 vennero in uso i fiammiferi fosforici, che in quell'anno stesso si diffusero rapidamente dappertutto e la cui invenzione è disputata da varie nazioni; noi italiani la rivendichiamo a Sansone Valobra; i tedeschi al vurtemburghese Kammerer (morto nel 1857, e che forse è l'inventore vero dei fiammiferi di cera); i francesi e gl'inglesi ad altri.

In Europa la Svezia è uno dei paesi che hanno più forte produzione di fiammiferi, forse è il primo; mentre il più forte produttore nel mondo è il Giappone. Fu pure la Svezia che prima fabbricò su larga scala i fiammiferi di sicurezza, detti perciò anche fiammiferi svedesi, inventati dal Böttger di Francoforte. In Italia Marco Gabasio di Vercelli metteva in vendita, poco tempo dopo, dei « fiammiferi di sicurezza, contro i pericoli di avvelenamento, d' accensione casuale e garantiti dall'umido », nelle quali parole si rispecchiano tutti i timori misoneistici che per molti anni accompagnarono l'uso dei fosforici, come avviene per ogni altra novità.

Subito dopo l'invenzione dei fiammiferi fosforici sorsero in Italia le prime fabbriche, e forse la prima fu quella aperta presso Empoli nel 1831 da un Barrier francese, che la cedè l'anno appresso a un Santini, sotto la cui direzione prese grande sviluppo.

5

Ma chi dette fra noi grande impulso alla nuova industria fu il milanese Giacomo De' Medici (1830-1908), che ebbe fabbriche a Milano e a Magenta. Credo fosse figlio di Luigi, che aveva fabbrica a Torino e di cui presento una fascetta di scatola rotonda evidentemente molto antica (fig. 43; dalla collez. A. Bertarelli). La stampa risulta posteriore al 1873, perchè c'è la medaglia dell'Esposizione di quell'anno, ma si tratta certamente di una vecchia fascet-

A compire il tuo vasto disegno
Attendesti il messaggio di Dio:
Di compirlo, o Re grande sei degno,
Tu c'innalzi all'antica virtù
CARLALBERTO si strinse con PIO,
Il gran patto fu scritto lassù

ZOLFANELLI DEL PROGRESSO

FERT FERT FERT FERT

ROCHE & Cie Brevetés MARSEILLE

Viva Pio IX — Viva Carlo Alberto

6

CHARLES, qui fidèle à l'exemple
Du vicaire de Jésus-Christ,
Dont la voix a prêché du Temple
La foi nouvelle et son esprit,
Ouvrira la grande épopée
Du règne de la liberté,
Et s'il le faut de son épée
En appuiera l'autorité.

ALLUMETTES DU PROGRÈS

FERT FERT FERT FERT — 29 8bre 1847

ROCHE & Cie Brevetés. MARSEILLE

Vive Ch. Albert — Vive l'Italie

7

Coll'azzura cocarda sul petto,
E col Elmo di prode guerriero
Non ci manca costanza e valor
Servir CARLO è dovere e diletto,
Batter fermo di gloria il sentiero
E d'un Italo il pregio e l'onor.

ZOLFANELLI DEL PROGRESSO

ROCHE & C.e Brevetés MARSEILLE

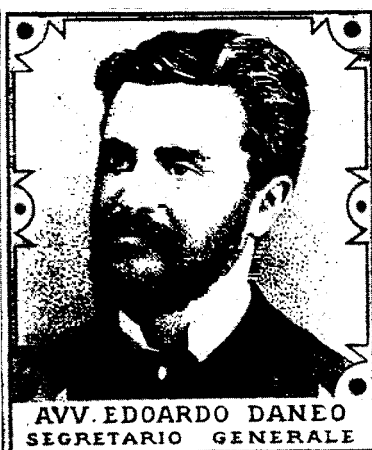
8

ta rimaneggiata: la formula *Con privilegio nei R. Stati di S. M. V. E. II* dimostra che la composizione originale è anteriore al 1861. Essa però non è la più antica che io conosca: la più antica a mia notizia è una scatola della fabbrica di Antonio Limoni (di dove?) di cui il dott. A. Bertarelli possiede due fogli di prove tipografiche, con le date manoscritte a tergo del 16 marzo e del 3 aprile 1841 (figura 1).

A Torino fu impiantata nel 1833 dai fratelli Albani una delle prime fabbriche, e da allora la industria dei fiammiferi fiorì a Torino e nella regione; e non si può passare sotto silenzio la fabbrica F. Lavaggi e F., fondata nel 1845 a Trofarello presso Torino, e che ancora è fiorente. Da ricordare anche la fabbrica Abbona e Romagna di Moncalieri.

In Italia la produzione salì rapidamente a cifre cospicue e si può dire che essa venisse subito dopo quella della Svezia, per cui bastò assai presto al consumo interno, lasciando poi un largo margine alla esportazione, che fu forte specialmente verso l'Egitto, la Turchia, l'Albania, la Francia, la Svizzera. Dopo la guerra mondiale l'esportazione fu molto ridotta per la chiusura di molti mercati e per la più aspra concorrenza, tuttavia nel 1930 era ancora di 13.500 quintali. Una scatola dei fratelli Baschiera di Asti porta questa dicitura pubblicitaria: « fabbrica di fiammiferi in cera, in carta ed in legno tanto ordinari, che fini, con depositi esteri a Kufstein, Lipsia, Pest, Trieste, Buenos Ayres, Jassy, Alessandria d' Egitto, Monaco Riviera ». Ma molte fabbriche italiane esportavano per conto di ditte straniere sostituendo il nome loro al proprio. Così mi sono cadute sott'occhio scatole delle fabbriche Osti e De Medici per la casa Roche di Marsiglia, e pure per una ditta straniera ho veduto scatole della fabbrica Levi di Venezia, destinate alla piazza di Costantinopoli. Si vedano le figg. 42 e 18 di scatole fabbri-

9

10

11

12

13

14

cate per l'America del Sud (Argentina e Guatemala), per non citare altri esempi.

Non ho bisogno di ricordare che i primi fiammiferi erano di legno: i fiammiferi di cera (costituiti da pochi fili di cotone leggermente ritorti e ricoperti di stearina), non apparvero che nel 1836, e assai più tardi si pensò ad abbellire di figurine in cromo le fascette che li contenevano: non è male ricordare che la cromolitografia fu introdotta da prima nel Lombardo-Veneto, agli inizî del 1842, per iniziativa della litografia Vassalli di Milano che ne aveva ottenuto privilegio nell'agosto dell'anno precedente. Nella collezione Tronci, le più antiche sembrano quelle della fabbrica G. Osti e C. di Pistoia. Le figurine possono classificarsi in opache, lustre e a rilievo, e queste ultime alla loro volta possono essere tutte a rilievo, e allora sono o bianche o di altra tinta unita, ovvero soltanto rilevate nei contorni delle figure. Certo le più antiche scatole poco avevano di artistico e quindi vari anni ancora dovevano passare prima che l'innegabile buon gusto introdotto nella produzione facesse nascere il desiderio di formare delle collezioni. Credo che questa moda sia cominciata verso il 1870. La produzione di queste figurine fu una specialità italiana, e più particolarmente torinese, poi genovese, e venne a mano a mano sviluppandosi seguendo gli sviluppi dell'arte cromolitografica tra noi: vi si distinsero gli stabilimenti più importanti in questo ramo, come

15

Doyen e Salussolia a Torino, i F.lli Tensi a Milano, Draghi a Venezia, Palagi e Pellas a Firenze, e via dicendo. Ma lo stabilimento Armanino di Genova è, per quanto mi consta, quello che ha lavorato di più in questo campo. Il dott. A. Bertarelli di Milano possiede un copioso campionario di queste talora bellissime litografie. Vi abbondano le figure di donna, talune di vero valore artistico (per es. le figg. 32 e 34). Lo stabilimento Armanino lavorava molto per l'estero: per Roche di Parigi, Marsiglia e Gand; per Zirold, Brieger e C. in Germania; per molte ditte dell'America del Sud.

16

17

18

19

Quando dei coraggiosi industriali italiani nel 1889 fondarono a Buenos Ayres la *Compañia general de fosforos,* dovettero impiantare pure, con direzione e mano d'opera italiana (direttore il modenese Pietro Vaccari), uno stabilimento litografico per la fabbricazione delle scatole; e questo stabilimento rimase per molti anni il più vasto e meglio attrezzato del Sud America, che arrivò a produrre (1906) 825.000 scatole di cerini al giorno. Senza pretendere di fare della bibliografia, non posso trattenermi dal consigliare ai lettori de *Le Vie d'Italia* di leggere gl'interessanti particolari che su questa fabbricazione dette il mio compianto amico Piero Barbèra nel volume *Editori e autori.*

La produzione di queste artistiche scatolette morì strozzata dal fisco; nel 1896 fu introdotta la tassa di fabbricazione, che nel primo anno della sua applicazione rese quasi 7 milioni e tagliò nel vivo gli utili dei fabbricanti, i quali, dovendo sacrificare qualcosa, cominciarono a sacrificare l'arte. Nel 1916 fu tolta la tassa, ma fu introdotto il monopolio di vendita che non migliorò la situazione; nel 1923 fu revocato il monopolio, rimessa la tassa e costituito un consorzio fra i produttori (fig. 33), e questo fu il colpo di grazia, poichè tolse via ogni concorrenza. Vi contribuirono anche le macchinette accendi-

20

21

22

23

sigari che ridussero molto il consumo, cioè la richiesta dei fiammiferi: benchè il *vero* fumatore di sigarette, a quanto mi dicono — io non fumo — le ripudi, perchè comunicano odore di benzina alla sigaretta. Il *Mattino* del 30 aprile 1931 accoglieva un' accorata lettera di Onorato Fava, l'apprezzato e delicato scrittore per l'infanzia, il quale rimpiangeva le scatolette di cerini dell'anteguerra, che costavano dieci centesimi e « avevano persino attratto l'attenzione e le cure ingegnose delle romantiche fanciulle di un tempo», e constatava con nostalgia che « oggi le scatolette costano cinquanta centesimi, recano impresse pietose litografie con la scritta *Italianissima* o con primitivi ed orribili disegni di paesi », e invocava che il Governo Fascista, come aveva provveduto alla creazione di francobolli artistici, procurasse anche di dare alla scatoletta un migliore aspetto. Il suo voto rimase la solita voce di chi grida nel deserto, e l'êra dei collezionisti di figurine è definitivamente chiusa; ed è un peccato, perchè sfogliando gli album della collezione Tronci o di qualche altra collezione simile, è facile incontrare disegni di vero valore artistico, come è facile trovare le più svariate e curiose cose. Conviene tentarne la enumerazione per grandi classi, con qualche opportuna esemplificazione. V'incontriamo, dunque: ritratti di uomini illustri, italiani e stranieri, in generale e per specialità (poeti, pittori, musicisti) anche limitati ad una regione o ad un paese: Ferd. Cosseddu e F. di Sassari ha una serie di ritratti degli illustri sardi, con G. Garibaldi, *sardo per sua elezione*. Poi monumenti, vedute di città d'Italia e fuori; vedute di paesaggi e bellezze naturali; costumi dei vari popoli;

24

25

quadri e statue famose. E poi scene della storia antica, della storia d'Italia in generale e di singole regioni e città: così il Cosseddu ricordato di sopra ha una serie di quadri della storia della città di Sassari, il Dellachà di Moncalieri 24 pezzi sulla storia delle Crociate (fig. 28). Poi scene della storia del Risorgimento e

27

28

26

in questo campo importanti quelle della fabbrica G. Osti e C. di Pistoia degli anni 1847-48, di cui riproduco qualcuna, in particolare un interessante gruppo di scatole del '48 per gli « Zolfanelli del Progresso » con i ritratti, insieme o separati, dei Principi riformatori (il Papa, Carlo Alberto, Leopoldo II di Toscana), i nomi dei principali ministri democratici dei tre governi di Roma, Torino e Firenze, e squarci di inni patriottici in italiano e in francese. Ne riproduco, per la loro grande rarità e curiosità, tutte le varietà che ho trovato nella raccolta Tronci (figg. 2, 3, 4, 6, 7, 8). Di qualche altra veramente bella, ricordo una che ha da una parte il ritratto dell'eroico Alfredo Cappellini, dall' altra la *Palestro* che salta in aria (fig. 15), e moltissime della guerra d' Africa, cioè dell'acquisto di Assab, dello sbarco a Massaua, degli episodi di Saati e Dogali (fig. 17), della spedizione San Marzano ecc.; gli avvenimenti posteriori e le guerre libiche appartengono già al periodo di decadenza delle figurine. E ancora: grandi invenzioni e scoperte, scene dei grandi poemi della nostra letteratura (la *Divina Commedia*, la *Gerusalemme*, l'*Orlando*) e di romanzi famosi, tanto italiani (la *Battaglia di Benevento* in 48 quadri, i *Promessi Sposi*) quanto stranieri (dalla *Signora di Monsoreau* all'*Assom-*

29

30

31

32

molto sconveniente), ma ricordo benissimo di averle vedute in mia gioventù. Queste ultime figurine rientrano in parte nella grande categoria delle figurine umoristiche, che con le figure muliebri sono le più numerose e il cui interesse non è meno grande. Ne riproduco molte e assai di più avrei voluto riprodurne se avessi avuto spazio (ved. le figg. 12, 14, 19 al 27, 41). Qui nulla è rispettato: ci sono delle serie in cui la storia, la grammatica, la scienza sono messe in caricatura, come ci sono purtroppo quelle — non molte — in cui la morale e la religione non sono trattate meglio. Naturalmente le caricature politiche non sono le meno numerose, caricature di persone (figg. 5, 42) e di cose: per esempio, tutte le leggi del giovane Regno, la coscrizione, la Regìa, le nuove tasse vi sono prese bravamente in giro senza misericordia (figg. 9, 10, 13).

Spigoliamo qualcuna delle battute più argute

moir (fig. 29) e a *Nanà*. Quadri di opere liriche (*Trovatore, Aida*) e di drammi celebri (il *Nerone* e la *Messalina* del Cossa). Varietà e curiosità parecchie: su una scatola di Redaelli (Sieci, presso Firenze) c'è l'orario degli arrivi ferroviari a Firenze, poi, il calendario perpetuo, la Cabala del Lotto in 90 figure (fig. 30). E poi molta pubblicità (fig. 36): un vecchio fiorentino come me non poteva non sentire un certo senso di nostalgia imbattendosi in una scatola reclamistica della scomparsa Birreria Cornelio che era in via de' Boni, ora via de' Pecori, e non si poteva non sorridere vedendo due scatole pubblicitarie del *Fanfulla* (fig. 40) di Roma con la iscrizione « Premio agli abbonati di un anno ». Le scatole? Sciuponi! Ma soprattutto grande abbondanza di figure muliebri e di caricature che formano certamente la maggioranza. Le figure di donna, di solito teste o busti (figg. 32, 34, 35, 38, 39), sono anche oggi interessanti, perchè rappresentano una storia in miniatura di mezzo secolo dell'acconciatura femminile e in parte anche della moda. E non tacerò, a proposito di figure di donna e di abiti femminili, che non mancano le figurine di donne assai poco vestite, messe in mostra con grande disinvoltura (p. es. ho veduto una scatola che aveva da una parte una donna, non poco, ma pochissimo vestita, e dall'altra il ritratto di Lamarmora!) e che non mancarono, a quei tempi, le scatole con figure addirittura pornografiche, che si vendevano e si mostravano sotto il mantello. Non ne ho viste nella raccolta Tronci (ci sono però delle figure ispirate a quell'anticlericalismo che allora era di moda, di cui qualcuna

33

fra quelle non riprodotte. Sotto la figura di un cameriere che sdraiato in una comoda poltrona fuma la pipa:

« Quando arriverà quel giorno in cui non ci saranno più padroni ed io avrò delle persone di servizio! ».

Sotto la figura di due signori, uno dei quali legge un giornale:

« Come, Lei sa il tedesco? » - « Lo leggo come l'italiano, ma... non lo capisco ».

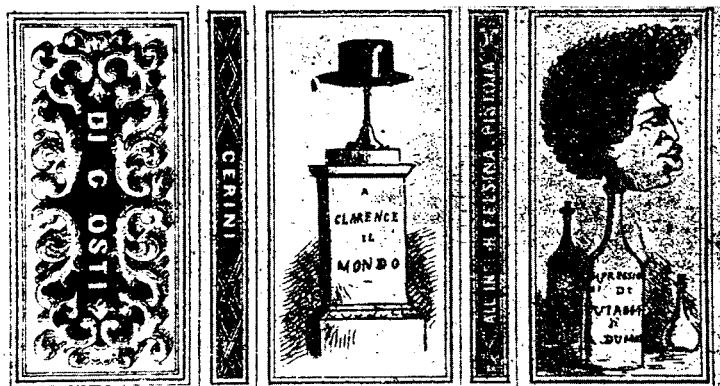
Ancora. Sfogo di uno studente con la sua amica *sciantosa* di varietà:

« Abbiamo studiato insieme: a te hanno chiesto il bis della romanza, a me quello degli esami ».

Ma basta con queste freddure, e per finire davvero ecco ancora una scatola della fabbrica sarda Cosseddu che ho più volte ricordata. Da una parte un ritratto di un vecchio, un po' immalinconito, con lungo pizzo bianco, e la leggenda: « Prima della commenda »: dall'altra la stessa figura con faccia altera e soddisfatta, che si è fatta tagliare il pizzo e arricciare i baffi, mettendo baldanzosamente in mostra la decorazione, e la leggenda naturalmente è: « Dopo la commenda ». Quanta verità e quanta filosofia in queste due figurine!

Ho però il dovere, prima di finire, di aggiungere qualche parola della bella collezione che mi ha dato occasione a scrivere queste righe e mi ha offerto i campioni che riproduco in queste

34

35

36

37

38

39

40

41

42

pagine. Essa è posseduta, come già ho detto, dal rag. Enrico Tronci di Lucca, un appassionato raccoglitore che non raccoglie soltanto figurine, ma anche francobolli, cartoline militari, cartoline commemorative, bolli commemorativi, marche fiscali e, Dio glielo perdoni, anche figurine Topolino. Ho detto quante figurine egli sia riuscito a mettere insieme, alle quali egli ha aggiunto ogni genere di stampati relativi all'industria dei fiammiferi, fogli di pubblicità e persino le etichette che le fabbriche di fiammiferi mettevano sulle casse per la spedizione. Naturalmente, con la scrupolosità del collezionista perfetto, egli raccoglie figurine di un medesimo disegno, ma in tutte le tinte; e così degli altri stampati. Di una fascia di carta semplicissima in tipografia, che avvolgeva le grandi scatole rotonde, ci sono 79 prove, differenti fra loro soltanto per i caratteri, per il colore e per altre minuzie. Una delle singolarità di questa collezione è che, mentre nelle altre raccolte le figurine di solito sono ritagliate, in questa le scatole sono complete ed aperte, in modo che le due figurine, e le striscette laterali restino unite. Esse sono incollate su 46 album e ordinate per fabbriche. Le fabbriche sono 182, fra le quali primeggiano per importanza quelle di Ambrogio Dellachà di Moncalieri con 16.996 figurine, di Luigi e Giacomo De Medici di Torino e di Milano rispettivamente con 8.179 e 5.370 figurine, di Luigi Baschiera di Asti con 6.540. Ma non mancano le fabbriche minori, e neppure quelle dalla vita brevissima e la cui produzione perciò è molto rara, come la fabbrica di A. Vecoli di Lucca, che bruciò dopo pochi anni di attività.

Non vi ha dubbio che questa collezione, che credo sia oggi impossibile superare e nemmeno rifare, offre un materiale prezioso e insostituibile anche per chi voglia scrivere la storia documentata del fiammifero e di tutti gli altri accendifuoco, accensibili, lamiferi, esche artificiali, ecc. ecc.

G. FUMAGALLI

(1) Tutte le figure che illustrano il presente articolo sono tolte da pezzi della raccolta Tronci; meno poche prese dalle preziose collezioni del noto bibliofilo dott. Achille Bertarelli.

43

UN SANTUARIO VICENTINO DELL'ARTE BAROCCA

Ignorato dai turisti che si recano a Vicenza per ammirare le architetture palladiane, San Nicola da Tolentino, l' umile oratorio adombrato dagli alberi fronzuti, ai piedi del ponte di San Michele, racchiude, come uno scrigno modesto, le magnifiche tele di Francesco Maffei, pittore quasi totalmente obliato qualche decina di anni fa, ma ormai annoverato tra i primi maestri del Seicento italiano.

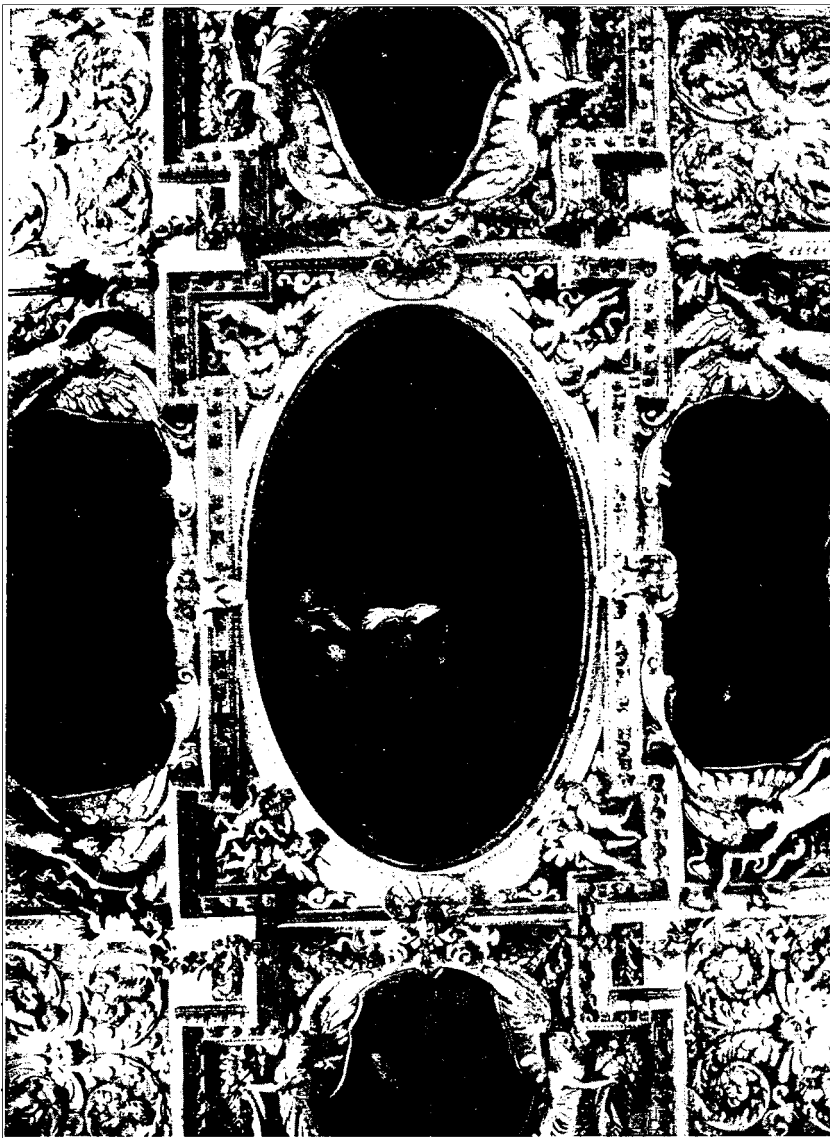
Ancora nel 1924 il prof. Fiocco, nel suo articolo rivelatore del Maffei *(Dedalo)* espresse il voto che i quadri di San Nicola, da lui giudicati capolavori del Seicento veneziano, potessero avere le cure ed i restauri che meritavano. Ciò nonostante, la dimessa chiesetta, carica d'anni e di polvere, è rimasta fino ai nostri giorni quasi sempre chiusa e trascurata dagli stessi Vicentini.

Ora soltanto, per l' appassionato interessamento del professore Giulio Fasolo, direttore del Museo di Vicenza, prontamente e intelligentemente coadiuvato da don Giovanni Guglielmi, parroco dei Servi, da cui l'oratorio dipende, si è potuto procedere a rimuovere e ripulire le vaste tele offuscate dal tempo e dall'incuria. Solo così fu possibile fotografare per la prima volta, appunto nei giorni scorsi, questi autentici capolavori.

Il vicentino Domenico Treccio, nella sua *Vita di S. Nicola* (1617), racconta come, dopo la bolla con la quale papa Eugenio IV proclamava la canonizzazione di S. Nicola da Tolentino, « la fama del glorioso taumaturgo si sparse per tutto l' universo... et havendo acceso di desiderio molti nobili e devoti cittadini di Vicenza, costoro, aiutati dai R. R.

FACCIATA DELL'ORATORIO DI S. NICOLA DA TOLENTINO. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

Padri di S. Michele dell'istesso ordine degli Eremitani del Beato, si congregarono insieme ed ottenuta licenza dai superiori, diedero principio alla venerabile Confraternita di S. Nicola da Tolentino di Vicenza, l'anno 1499 ».

I confratelli, riunitisi per qualche anno in San Michele, nel 1505 ebbero in dono dai detti Padri un tratto del sagrato per costruire una chiesa propria. La prima fabbrica, secondo le *Memorie della Chiesa e della Antica Scuola di S. Nicola* di Girolamo Dani (Vicenza 1884) — « non consisteva che in quattro muri e un piccolo altare senza alcun adornamento ». Per varie ragioni rimase così nudo per tutto il secolo. Crescendo però e il numero dei confratelli e la devozione per il Santo, nel 1633 l'oratorio divenne pubblico, con un sacerdote che vi celebrava ogni giorno la Messa. Grazie alle offerte dei fedeli, in questo stesso anno il locale fu ampliato e trasformato, assumendo press'a poco l'aspetto odierno. Con la maggiore ampiezza e fama dell'oratorio, comin-

A. PIZZOCARO E G. CARPIONI: SOFFITTO DELL'ORATORIO DI S. NICOLA DA TOLENTINO (1670).

ciarono ad affluire i doni e i quadri votivi, per aumentarne il decoro. I più noti pittori veneti del tempo furono chiamati a decorarne le pareti: Carpioni, Maffei e, più tardi, lo Zanchi vi apportarono man mano il loro contributo.

Nel 1670 venne posto in opera il meraviglioso soffitto di legno intagliato e stucchi di Antonio Pizzocaro, racchiudente nella superba cornice le pitture del Carpioni.

L'adornamento di esso, come tutto quello della chiesa, si riferisce alla vita di S. Nicola nei suoi diversi episodi miracolosi. Nel centro del soffitto si vedono: *S. Nicola che sale al paradiso, accolto dalla S.S. Trinità e dalla Beata Vergine;* intorno la raffigurazione delle varie virtù del Santo; sul fregio: *Angelo che annuncia la nascita di S. Nicola, Sua nascita, La presa dell'abito, Le tentazioni,* ecc. ecc.

Non è certo nei quadri sacri che il Carpioni — solito a dipingere baccanali e pastorali, e inconsueto nella pittura veneziana per la precisione arguta della linea — ha dato la massima misura del suo valore. Per quanto decorative, le pitture di lui in S. Nicola di Vicenza sono di gran lunga inferiori a quelle del Maffei, che s'impongono subito all'attenzione del visitatore.

Queste ultime sono quattro. Alla sinistra dell'altare il primo quadro, ancora goffo, che abbiamo segnalato nella «Rivista d'Arte» (ott.-dic. 1936) rappresenta il Santo in colloquio con l'Angelo. E' l'unico firmato e reca la data del 1626. Particolarmente istruttivo sarebbe compararlo con i capolavori dell'età matura che gli stanno accanto. Confrontare, p. es., la fattura timida e stentata delle mani del Santo e della testa ricciuta dell'Angelo col gioco libero della pennellata sciolta, originalissima sui volti e le mani del *Miracolo di Cordova.*

Questo quadro si trova sulla parete di sinistra, ed è datato 1655. Narrasi che nel 1602, mentre infieriva nella città spagnola una terribile peste, due processioni s'incontrarono salmodiando. Si vide allora il Cristo, trasportato dall'una, staccarsi dalla croce per abbracciare la statua di S. Nicola, portata dall'altra. Originale l'abbraccio tra il fragile emblema del Salvatore ed il massiccio simulacro del Santo nella greve tonaca bruna. Le sofferenze degli appestati trasparenti nello sfondo sembrano armonizzare con la tonalità eterea del loro Signore. Quadro pieno di appassionato

F. MAFFEI - SOPRA: « I MIRACOLI DI PERUGIA E DI FOLIGNO » (1656). SOTTO: « SAN NICOLA E LE ANIME PURGANTI (1657).

simbolismo. Tecnicamente, la composizione a piani alterni è basata sulla rispondenza delle figure: evanescente, nuda, luminosa quella del Cristo, che armonizza coi contagiati; pesanti, oscure, massicce quelle del Santo e delle processioni. Due donne, l'una a sinistra sul piano degli appestati, l'altra a destra, collegano i gruppi.

Teatrali e decorative le architetture (arcate d'un palazzo irreale; un pezzo di cornicione rovesciato, sul quale s'inginocchia la stupenda modernissima figura di donna vista da tergo).

I volti spettrali sembrano maschere fisse, i corpi sono nascosti da abbondanti drappeggi stilizzati. La statua fra le colonne e il mascherone sulla bustina della donna ci dànno la chiave stilistica del quadro.

Sulla parete di destra, al centro, si trova il *Miracolo del decapitato,* che reca la data del 1656. Si tratta del prodigio avvenuto a Perugia. Un condannato a morte, con la testa già sul ceppo, invocò S. Nicola. A dimostrazione della sua innocenza, per ben tre volte gli strumenti del supplizio si infransero, mentre il Santo, insinuando la propria mano tra la lama della mannaia ed il collo della vittima, le salvava la vita.

Maffei ha rappresentato, accanto al patibolo, una cavalcata: « Il Cavaliere della Giustizia », attorniato dal seguito, ordina l'esecuzione. Il gruppo quasi tiepolesco dei cavalli è particolarmente interessante. A destra, in un piccolo scorcio della tela, il maestro ha evocato come un sogno ma-

F. MAFFEI - « IL MIRACOLO DI CORDOVA » (1655). *(Arch. Fot. C. T. I.)*

cabro il miracolo degli impiccati di Foligno. Vi si vede S. Nicola che sostiene i piedi degli infelici, mentre il Cavaliere s'appresta a liberarli.

L'apparizione fantastica della forca, nonchè le minuscole figurette gotiche — grottesche e fosforescenti — che si agitano sul fastigio di una torre, creano una specie di alone misterioso attorno all'intero quadro.

Una stupenda figura di gentiluomo dal mantello viola e la statua in bronzo collocata sulla diagonale trasversa, oppongono la loro salda plasticità a quei miraggi evanescenti.

Di fronte ai miracoli di Perugia e di Foligno, si trova la tela, ultima in ordine di data (1657), che rappresenta S. Nicola, al quale un'ombra, sfuggita dal purgatorio, mostra le anime in pena.

Nella notte, come narra la leggenda, un fantasma apparve al Santo, pregandolo di celebrare all'indomani una messa per i defunti. Al diniego di lui, l'ombra lo condusse sull'orlo d'una valle fonda e gli mostrò le anime che, gemendo, invocavano la sua pietà. Nicola, commosso e piangente, promise e mantenne la promessa, e la notte seguente le anime liberate apparvero nella sua cella a ringraziarlo. In seguito a ciò egli divenne poi il patrono delle anime purganti.

Questa tela, per la sua stilizzazione decorativa, è forse l'opera più manierata del Maffei. La composizione si sviluppa in superficie, a guisa di una decorazione a stucco. Dal basso all'alto si svolge l'arabesco delle anime tormentate; materiali e dipinte a tristi colori terrosi nel purgatorio, luminose e dalle eleganti forme slanciate man mano che evadono verso l'alto, rapite dagli angeli. Angeli strani, alcuni, cui un saporoso sospetto di grottesco (teste scapigliate e facce paffute, dai piccoli nasi puntuti) impedisce di trasformarsi in semplici volute decorative. Al disopra raggiano in splendore i gironi paradisiaci. Gli eletti, tramati con la luce stessa, emergono dalla spuma delle nubi, dove si formano e si fondono minuscoli cherubini.

Ai due lati del quadro figurano come vignette: a sinistra, il Santo con l'ombra; a destra, un prete che celebra la messa attorniato dai fedeli, davanti ad un'architettura barocca. Quest'angoletto realista appare come una evocazione dall'alto delle sfere celesti.

Un cartiglio *ex voto*, isolando la scena, fa da chiave stilistica a questo complicato arabesco allegorico.

Ci si domanda come una così insigne raccolta d'opere d'arte sia stata trascurata dall'uncinato

FRANCESCO MAFFEI - S. NICOLA E L'ANGELO (1626).

(Arch. Fot. C.T.I.)

rastrello napoleonico, il quale strappò invece, abbattendolo e distruggendolo, i tesori al vicino tempio di S. Michele.

La fortuna dell'oratorio di S. Nicola fu che, allora, il Carpioni e ancor più Francesco Maffei erano totalmente sconosciuti.

La felice ignoranza riserbò a Vicenza il vanto di tener finora celato e di mostrare adesso, per la gioia degli intenditori, questo sfolgorante gioiello dell'arte barocca.

NICOLA IVANOFF

MARÀNOLA, SOMMAMENTE CARATTERISTICA PER L'INTRECCIO DI STRADUZZE RIPIDE E DI ERTE SCALINATE.

(Fot. Ist. Luce)

TERRE DELL'ITALIA LEGGENDARIA

NELLA REGIONE DEGLI AURUNCI

A settentrione della incantevole insenatura del golfo di Gaeta, la cui visione improvvisa di bellezza è ben nota a chi viaggia sulla direttissima Roma-Napoli, in alto, tra una fuga di colline e di monti digradanti al mare e che si alternano con vivacità di tinte e suggestione di sempre nuovi paesaggi, si dispiega tutta una corona di villaggi e di paesi affogati spesso nel verde, o emergenti tra rocce nude e squallide, come nidi di falchi. Sono per lo più piccoli nuclei di abitati sorti o sviluppatisi nel medioevo, a rifugio degli abitanti delle antiche città costiere, e cacciati al monte dalle invasioni nemiche o dalla inclemenza del clima, ma che oggi si ridestano dovunque tra opere nuove, al ritmo accelerato dell'età epica in cui si vive.

Ecco Marànola, a cavaliere di Formia, che si stende ai suoi piedi con le sue ville e le sue case affacciate sul mare; borgo medioevale di una certa importanza, come indicano le sue chiese e le sue torri. Vi accoglie all'arrivo la chiesa di S. Antonio, già dell'Annunziata, una delle tante di questo nome sorte nel '300 in Terra di Lavoro. Malamente restaurata nell'ultimo ventennio, presenta le tracce d'una tipica serie di affreschi e possiede, tra i vari quadri che ne adornano l'interno, una notevole Vergine di scuola romana del '500, ai piedi della quale è raffigurato l'ignoto committente.

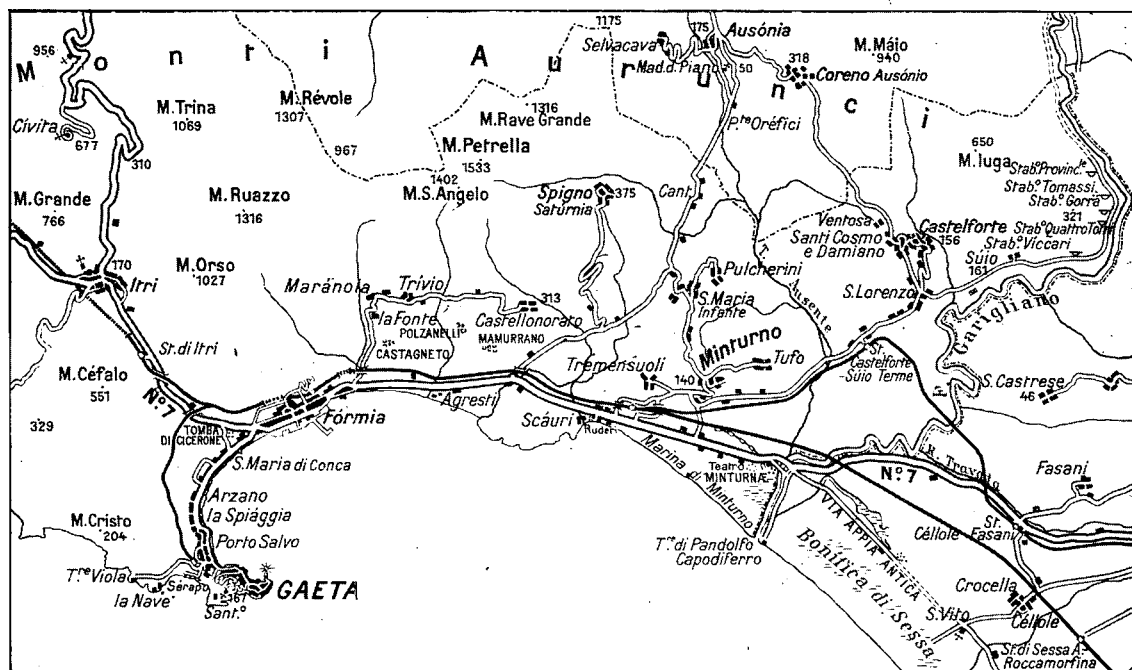
Nel centro del paese, arrampicato sul monte, e sommamente caratteristico per l'intreccio di straduzze ripide e di scalinate, sorge il castello, ancora tutto cinto di mura e di torri, e si scorgono gli avanzi dell'antica chiesa di S. Giovanni, il massiccio palazzo dei conti, detto Ospedale e un'alta torre semidiruta, che fu costruita dal conte Onorato I Caetani. La chiesa di S. Maria dei Martiri ha un presepio in terracotta del XVIII sec. e un bel quadro sull'altar maggiore, opera di scuola romana del '500, rappresentante la Madonna col Bambino tra i SS. Pietro e Paolo, con alcuni frati in orazione.

Il periodo più florido nella storia di Maranola, quello in cui vennero eretti i principali monumenti, è l'epoca della signoria dei Caetani, successori dei dell'Aquila nei vasti feudi della regione, per via del matrimonio di Roffredo, nipote di papa Bonifacio VIII, con Giovanna dell'Aquila (1299). Il battagliero Nicolò, figlio di Roffredo, dovette riconquistare quella terra, che gli era stata strappata dalle truppe della regina Giovanna di Napoli (1347), e la lasciò al suo figlio e successore, il famoso Onorato I. Nel 1497 il feudo passò ai Colonna, quindi, per parentela, ai Gonzaga e poi ai Carafa della Spina (1691), ai quali appartenne fino all'abolizione della feudalità.

Celebre nei dintorni di Maranola è il santua-

MARÀNOLA - MONUMENTO MEGALITICO. IN TUTTA LA ZONA APPARE AD OGNI PASSO IL SUGGELLO DELLA FIERA FORZA ITALICA NEGLI AVANZI DELLE ANTICHISSIME OPERE A BLOCCHI POLIGONALI (MURA DI TERRAZZAMENTO), GETTATE IN SUA DIFESA DAL PRIMO POPOLO AUSONICO.

(Fot. Ist. Luce)

rio di S. Michele Arcangelo, scavato in una grotta alle falde del monte Altino, a 1198 m. sul mare. Vi si venera la statua dell'Arcangelo, intorno alla quale le popolazioni finitime si tramandano una leggenda quanto mai suggestiva. Dicono che la statua si trovasse prima in una grotta marina del monte di Gianola, presso Formia, e che poi, infastidita dalle bestemmie dei marinai, si ritirasse su un'altura presso Spigno, detta di S. Angelo. Ma poichè anche di lassù poteva esser vista dagli indegni uomini del mare e udirne le esecrande favelle, si ripetè in proporzioni ridotte il miracolo di Loreto: il santo si cercò una sede più lontana, sul monte Altino. Di questo santuario si trova menzione fin dal IX-X secolo, ma fu restaurato e trasformato in epoche successive, e al cadere del secolo scorso completamente ricostruito ad opera del compianto arciprete don Vincenzo Ruggiero, infaticabile educatore di generazioni e suscitatore in Maranola di tante opere di bene, tra cui l'erezione della statua del Redentore, una delle diciannove innal-

INCANTEVOLE VISIONE DEL GOLFO DI GAETA DAL MONTE DEGLI OLIVI, PRESSO MARÀNOLA.

INTERNO DI S. MARIA DEI MARTIRI IN MARÀNOLA. *(Da un dipinto di A. Sicurezza)*

zate nel 1900, che sorge anch'essa sulla cima del monte Altino. Tre solenni pellegrinaggi conducono ogni anno al santuario folle di devoti. Ma è oggi una escursione piacevole in ogni tempo dell'anno, e compensa il disagio dell'ascesa la visione panoramica che vi si gode.

Da Maranola proseguendo a occidente, accompagnati dalla incantevole veduta del golfo di Gaeta, nascosta per breve tratto dal monte Campese, s'incontra prima il villaggio di Trivio e più oltre, isolato, a 300 m. d'altezza, in forma di nave su uno sperone di roccia, con i lati scoscesi quasi da ogni parte, Castellonorato. Fu, come dice il nome, costruito dal conte Onorato I Caetani verso il 1394, per completare la serie dei suoi castelli da Fondi a Traetto. La sua storia s'identifica quasi con quella di Maranola, e della sua rocca comitale restano poche tracce, salvo una torre assai diruta. Il borgo è percorso da un'unica strada stretta, con qualche raro vicolo cieco. Nella chiesa di S. Caterina va segnalato un quadro della Vergine col Bambino tra S. Nicola e S. Caterina, firmato da Andrea Mattei (1783), e un interessante orologio con quadrante e decorazioni in maiolica, costruito nel 1774.

Castellonorato rimane fedele alle sue antiche memorie: ancor oggi si racconta che il suo fondatore sia sepolto in una grotta misteriosa nei pressi del paese, tutto rivestito di armi scintillanti e della corazza d'oro. Ma il ritmo della vita moderna pulsa vivace nell'antico feudo del conte Onorato: il paese, già trascurato e anemizzato dalle emigrazioni in America, è provvisto di buona strada di comunicazione, di telefono, di elettricità, di scuola e d'asilo infantile.

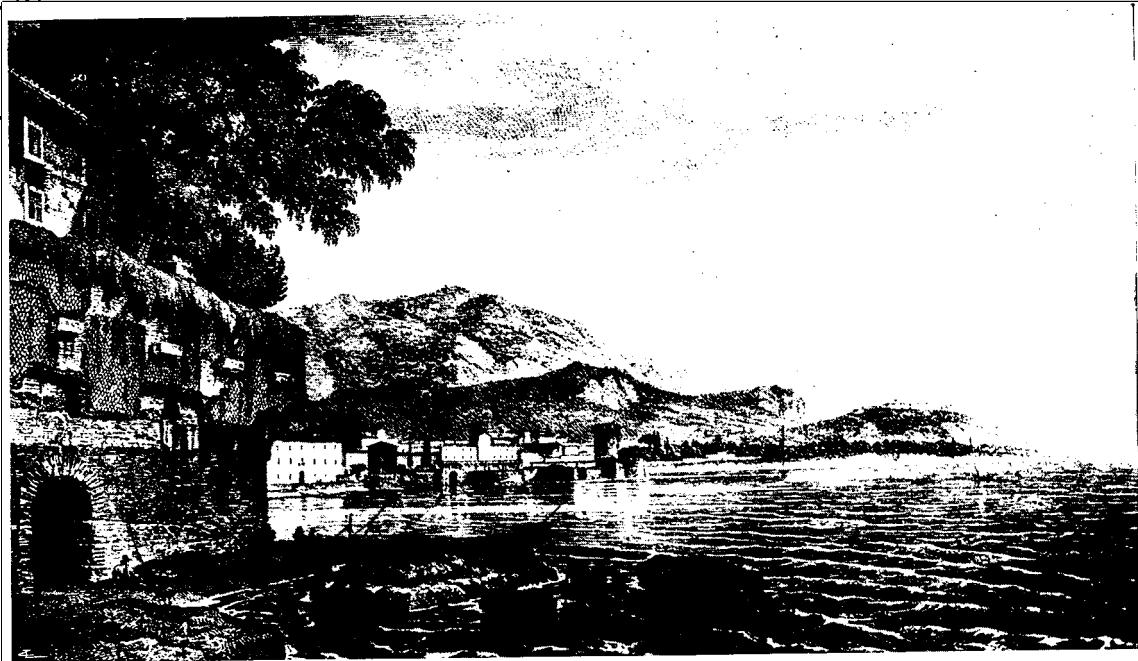
Addentrandoci ora nell'interno della regione montuosa, sulle falde orientali della massima altura degli Aurunci si erge il monte Petrella (metri 1533), mèta di facili e suggestive escursioni, e a mezza costa il paese di Spigno Saturnia. E' il «castrum Spinei» dei documenti medioevali, piccolo ma attivo paese, ricco — in contrada Penitro — di abbondanti cave d'argilla miocenica, che serve alla fabbricazione dei mattoni sul posto e specialmente nei due grandi stabilimenti di Scauri. Esso trae i mezzi di vita anche dalla industria del carbone, fornito dai boschi di faggi, di cui è rivestita buona parte del monte. L'appellativo di Saturnia, nome poetico dell'Italia antica, gli fu aggiunto fin dal 1863 per distinguerlo da Spigno Monferrato. Queste riesumazioni dei nomi leggendari d'Italia sono frequenti nella zona: nel raggio di pochi chilometri, in altri tre comuni essi furono sostituiti o aggiunti ai vecchi nomi, così che si hanno anche Ausonia, Esperia e Coreno Ausonio.

Ausonia è pure sul nostro

itinerario, perchè ci si arriva da Spigno in meno di due ore. Era detta Fratte nel medioevo (*castrum Fractarum*) a causa della boscosità del luogo. Fu nel 1862 che il Comune, per evitare l'inconveniente della facile omonimia e allegando che l'antica città di Ausonia era situata nel suo territorio, ottenne il cambiamento del nome in Ausonia. Ma il sito vero di Ausonia, di cui si sa che fu distrutta dai Romani nel 314 a. Cr. (*Liv. IX*, 25), è realmente ancora sconosciuto.

All'ingresso del paese si notano ancora i due leoni di pietra, collocativi a segnare i limiti tra il territorio dell'abazia di Montecassino e quello del ducato di Gaeta. Parecchi del luogo sanno e vi ripetono il racconto del cronista cassinese, che, cioè, per gl'irrequieti movimenti dei Frattesi, i quali sconfinavano frequentemente e un giorno, anzi, ruppero e gettarono in un pozzo i due leoni, l'abate Desiderio si vide costretto a fabbricare vicino a loro (1061) un nuovo castello (Castelnuovo Parano), «erectum ad reprimendam audaciam latrunculorum Fractensium». Procedendo oltre, si vedono le rovine del castello e la chiesa trecentesca di S. Michele, costruita sui resti di un tempio pagano, che conserva nel suo interno due are romane. Ma ciò che costituisce il maggior pregio d'Ausonia è il santuario di S. Maria del Piano o delle Fratte, che sorge ai piedi del borgo, presso la confluenza di due torrenti. Vi si venera una statua lignea della Vergine, intorno alla quale fiorì una leggenda somigliante a quella del S. Michele del monte Altino. La statua — vuole la tradizione— si trovava dapprima a Castro de' Volsci, paese di Ciociaria, a circa 23 km. da Frosinone. Il 23 aprile dell'anno 1100, a una deforme pastorella di nome Remi-

CHIESA DI S. ANTONIO (GIA' DELL'ANNUNZIATA) IN MARÀNOLA: MADONNA. *('500)*

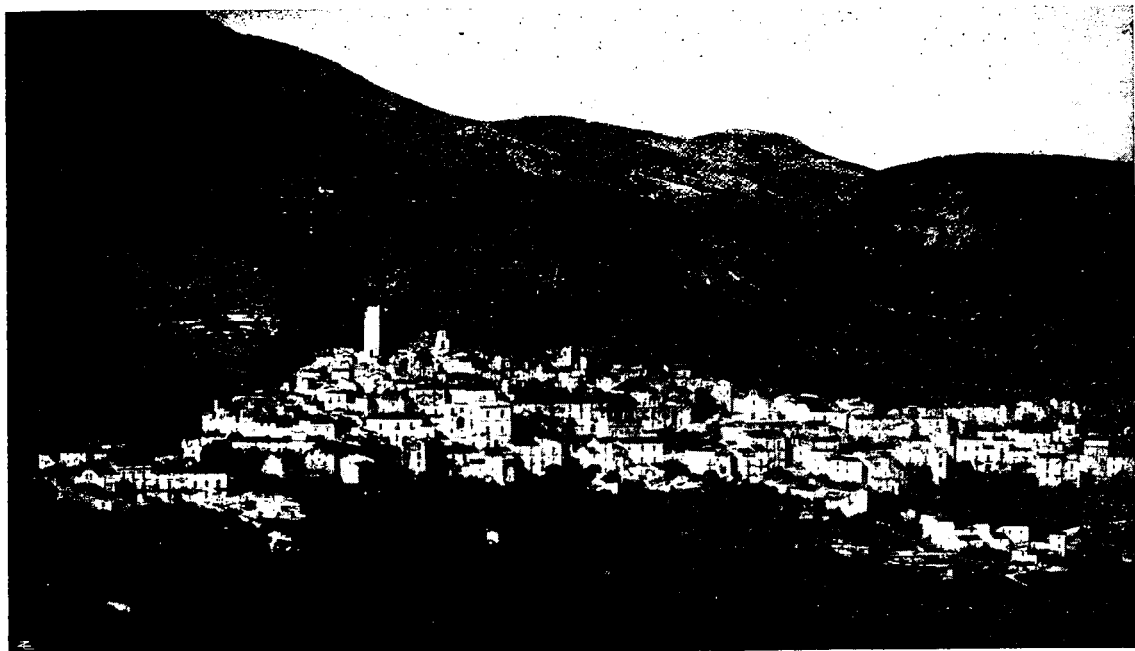
garda, che pascolava le sue bestie in contrada Gorgalonga, improvvisamente apparì, in uno sfolgorio di luce, la Vergine, e le ingiunse d'ammonire i suoi concittadini di ravvedersi e di costruire un tempio in onore della Madre di Dio. Ciò detto, le restituì la sanità fisica. Il vescovo di Gaeta, il clero e il popolo si recarono subito in processione sul luogo del miracolo, ed ebbero la sorpresa di trovarvi la statua della Vergine, quella di Castro de' Volsci. Varie volte gli abitanti di Castro tentarono di ricondurre presso di loro la statua, ma invano, e si rassegnarono, invece, a compiere alle Fratte frequenti pellegrinaggi, che divennero poi triennali. E il pio uso anche oggi continua. Ogni tre anni, la gente d'Ausonia muove incontro ai pellegrini di Castro, li accoglie con le più grandi feste e ospitalità: tradizione quanto mai singolare e simpatica, che merita d'essere continuata, ad esempio di fraternità comunale.

F. G. GMELIN, DIS. E INC. - VISIONE DI FORMIA E CASTELLONORATO. *(Seconda metà del '700)*

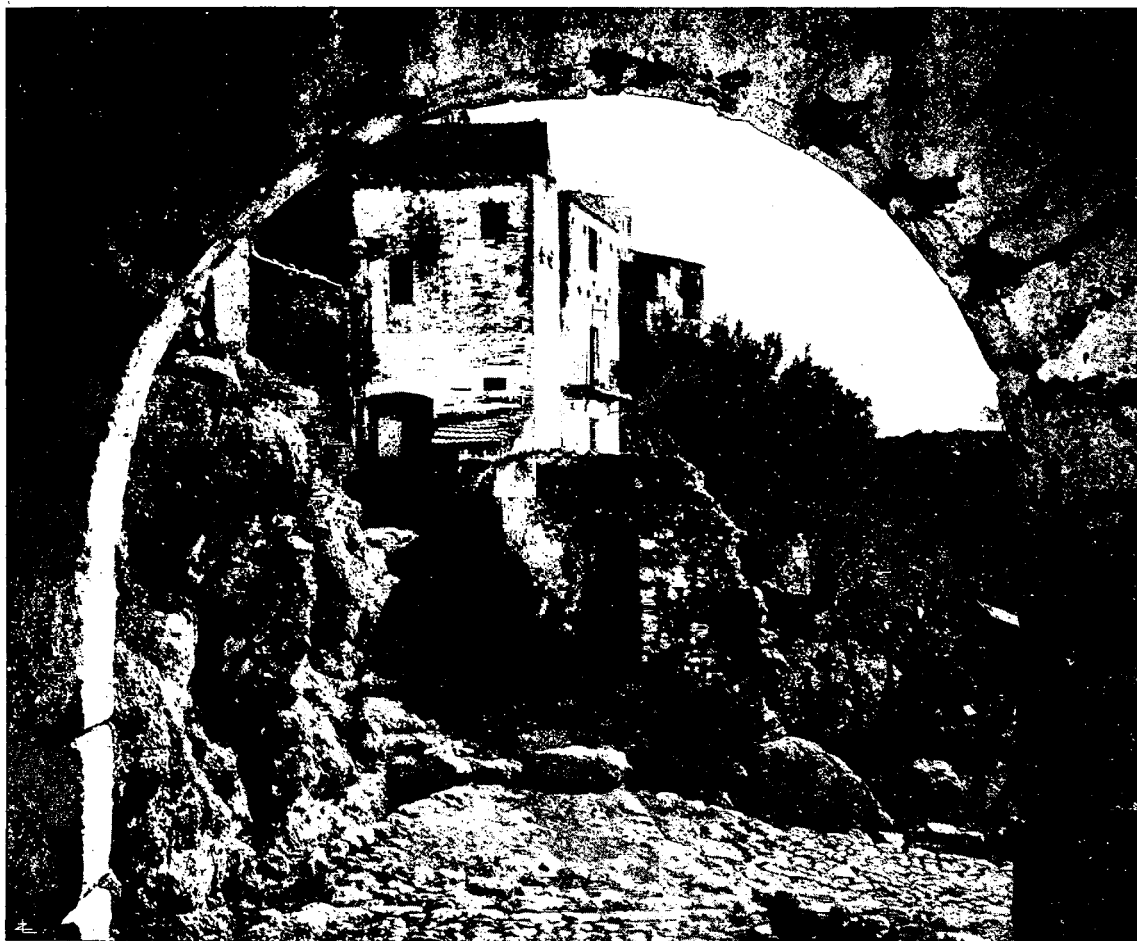
FORMIA - MADONNA COL BAMBINO. *(Fot. Ist. Luce)*

Il santuario consta di due parti distinte: l'edificio quattrocentesco, rinnovato nel '600, al quale è annesso un orfanotrofio femminile e la cripta, monumento nazionale. Nell'interno della chiesa superiore, oltre la statua della Vergine, trovasi il sepolcro dell'umanista Elisio Calenzio (1430-1501), amico del Pontano e del Sannazzaro, cantore delle bellezze della sua terra natale:

Fortunatus ager quo Phormia iuncta Casino est - Hinc omnem Italiam nostri dixere latini - Ausonios colles Ausoniamque plagam (1).

La facciata e il campanile sono stati restaurati modernamente (1927). La cripta è la parte più interessante del santuario, per gli affreschi che ne ornano le pareti, le tre absidiole e la volta a botte. Sono molto deteriorati, ma è stato possibile identificare i soggetti di alcuni: notevoli il Battesimo di Gesù, il Banchetto d'Erode con la danza di Salomè, e la Risurrezione di Lazzaro. Son dovuti a due pittori diversi del XIII sec., secondo il Toesca, o dell'XI sec. secondo il Salazaro e il Bertaux, e costituiscono un monumento di grande importanza, insieme con quelli di Sant'Angelo di Carinola, per la storia dell'arte pittorica in Campania.

(1) *Felice campagna che Formia congiunge a Cassino - Di qui tutta Italia chiamarono gli avi Latini - e Ausoni i colli e Ausonia la regione.*

CASTELFORTE, DOMINATA DALL'ALTISSIMA TORRE, AVANZO DI UN ANTICO CASTELLO. *(Fot. E. Fragasso)*

CASTELLONORATO - ARCO MEDIOEVALE. *(Fot. Ist. Luce)*

AVANZI DEL CASTELLO DI SUJO. *(Fot. L. Faramondi)*

Sorpassata Minturno (1), nella zona orientale degli Aurunci è Castelforte, al limite meridionale della provincia di Littoria, posta su un'altura da cui si domina la bassa valle del Garigliano, di fronte al vitifero Massico e al Tirreno. Come tutti i paesi della regione, anche Castelforte è costruito a scaglioni e le sue case, fittamente agglomerate, son divise da vicoli stretti e chiassuoli. La città vecchia è cinta di mura e conserva alcune torrette rotonde e un'altissima torre di pietre quadrate, da poco restaurata per iniziativa di S. E. Fedele. Per questo i Castelfortesi poterono, dal loro borgo turrito, opporre una strenua resistenza ai Francesi invasori nel 1799. Nella chiesa dei SS. Cosma e Damiano si notano due buone tele di Andrea Mattei, pittore del luogo (1744-1823), che lavorò anche a Napoli.

Scarso interesse offrono per il turista la frazione di Ventosa, dominata da un'alta torre, centro di produzione di stuoie per imballaggio, sartie e funi, nella cui chiesa parrocchiale di San Martino, già dei Benedettini cassinesi, si osservano un trittico del '400 rappresentante la Madonna col Bambino tra S. Germano vescovo e S. Benedetto abate, restaurato dal Mattei, e una tela dello stesso pittore raffigurante il titolare della chiesa; e l'altra frazione di Sujo, priva oggi di una strada di accesso, ma che costituiva anticamente una contea, e conserva ancora gli avanzi del castello feudale (*castrum Sugii*).

(1) Di Minturno, la medioevale Traetto, erede dell'antica Minturnae, s'è parlato altra volta in questa rivista: A. De Santis, *Minturno*, settembre 1929; G. Calza, *Minturno. Sulla via Appia risorge un'antica città*, settembre 1933.

LA STRETTA DI SUJO, ATTRAVERSO CUI PASSA IL GARIGLIANO PRIMA DI SBOCCARE NELLA PIANURA. *(Fot. ing. Di Nitto)*

DONNA DI SPIGNO IN ABITO FESTIVO. *(Disegno)*

AVANZI DEL CASTELLO DI SPIGNO SATURNIA. *(Disegno)*

Il turista ammirerà la ricchezza e la bellezza del paese, che risulta da una vegetazione lussureggiante e da un infinito numero di sorgenti termiche e atermiche, dotate d'una gamma completa di qualità chimiche, le alcaline con le ferruginose, le saline con le solforose. Siamo alle falde del massiccio vulcanico di Roccamonfina. L'esistenza e l'importanza terapeutica di queste acque non era sfuggita ai Romani, che fondarono sul luogo un grandioso edificio termale, del

SPIGNO SATURNIA, CON LA CORNICE DEGLI AURUNCI CULMINANTE NEL MONTE PETRELLA. *(Fot. cav. Fusco)*

AUSONIA - AFFRESCHI NELLA CRIPTA DELLA CHIESA DI S. MARIA DEL PIANO, O DELLE FRATTE.

(Fot. Ist. Luce)

quale restano cospicui avanzi nelle piscine ancora utilizzate dai bagnanti.

Le benefiche sorgenti, menzionate da Lucano con una bella immagine poetica, eran dette *aquae Vescinae;* nome che viene certo dall'antica città ausonia di Vescia, che sorgeva nelle vicinanze (sull'estreme propaggini nord-occidentali del Massico, secondo uno studio recente del Maiuri) e che fu distrutta dai Romani, come Ausonia, nel 314 a. Cr. A Sujo esistono oggi cinque stabilimenti termali e due modesti alberghi; ma è certo che l'importanza straordinaria delle sorgenti potrebbe permettere uno sviluppo assai maggiore a questa stazione idrominerale, se le fosse dedicata una saggia azione valorizzatrice. Un notevole vantaggio trarrà certamente dalla prossima apertura di una strada, che la metterà in diretta e rapida comunicazione con la valle del Liri e con Cassino.

Proprio a Sujo, del resto, si è compiuta da non molto una di quelle opere che mostrano come il progresso moderno non si arresta neppure in questi luoghi così onusti di secolari memorie: lo sbarramento del Garigliano, costruito ad iniziativa dell'ing. Francesco di Nitto. Munito di quattro gigantesche paratoie, esso dà origine a un canale derivatore lungo km. 2,600, che fa funzionare una centrale elettrica della potenza di 14 o 15.000 HP. L'impianto fornisce per ora solo energia elettrica; ma quando dal Consorzio Aurunco, saranno terminati i lavori di bonifica idraulica nella piana del Garigliano, provvederà anche all'irrigazione. Si prevede che la piana, finora disabitata, potrà accogliere una popolazione di 15.000 abitanti; e gli agricoltori aurunci vivranno stabilmente dei prodotti di questa terra redenta.

ANGELO DE SANTIS

COSTUME DI AUSONIA. *(Fot. comm. Piacentini)*

LA CATTEDRALE DI ALTAMURA. (Dall'VIII vol. di « Attraverso l'Italia »: *Puglie, Lucania, Calabria*)

(Arch. Fot. C. T. I.)

L'ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA REGIA MARINA

Dall'Istituto Idrografico della R. Marina, che sorge nel recinto dell' antico forte S. Giorgio, quasi a strapiombo sopra una marea di case, si domina Genova e il suo golfo con un solo colpo d'occhio.

Ma l'animo si spinge oltre il promontorio di Portofino, si proietta al di là dell'orizzonte oltremarina e spazia sui mari dell'Italia imperiale, con l'ansito fascista delle nuove conquiste oceaniche.

Se questa visione ideale scaturisce direttamente dal fervore dinamico del porto, delle navi e dei cantieri, è resa anche più viva da quanto abbiamo osservato nella nostra visita all'Istituto Idrografico.

Delicate e complesse sono le mansioni che, nel campo pratico e in quello scientifico, assolve l'Istituto Idrografico sin dalla sua fondazione (1872), genialmente organizzato dall'allora Capitano di Fregata G. B. Magnaghi, al quale successero direttori che continuarono egregiamente e con alacre fervore l'opera da lui intrapresa.

L'Istituto, infatti, organizza e dirige i lavori di rilievo idrografico e topografico, nonchè le determinazioni astronomiche, geodetiche, magnetiche e geofisiche nelle acque e lungo le coste metropolitane e coloniali (talvolta anche in altre regioni); cura la compilazione, la pubblicazione e l'aggiornamento delle carte e delle istruzioni nautiche, redige e distribuisce ai naviganti gli avvisi utili alla navigazione; compila e pubblica gli elenchi dei fari, dei fanali e dei segnalamenti marittimi; provvede alle regie Navi e agli Enti a terra della R. Marina le carte, i libri e gli strumenti necessari alla condotta della navigazione, curando l'amministrazione di questo materiale; fornisce agli agenti autorizzati le carte e le pubblicazioni di produzione propria per la vendita al pubblico; cura lo studio, la rettifica e, occorrendo, la costruzione di strumenti nautici, idrografici e meteorologici, quali bussole, cronometri, sestanti, goniometri, apparecchi per scandagliare, barometri, termometri, ecc.; attende a studî e pubblicazioni relative alle discipline nautiche, alla fisica del mare, ecc.; svolge periodicamente corsi teorico-pratici per l'abilitazione degli ufficiali che aspirano alla specializzazione di idrografi; soddisfa, infine, nei limiti delle sue attività specifiche, alle richieste delle navi militari e mercantili.

Nè l'attività dell'*I. I.* si arresta all'elaborazione e coordinamento delle ricerche scientifiche ed agli stessi rilievi originali eseguiti lungo le coste e nei mari dell'Impero, ma esso provvede altresì alla stampa delle pubblicazioni per mezzo di un'importante attrezzatura tipo-litografica, calcografica, fotomeccanica ed elettrolitica. Così pure, per costruire e riparare gli svariati strumenti nautici, è dotato di complete officine meccaniche di precisione.

Per gli studî di carattere scientifico l'*I. I.* dispone anche di un osservatorio meteorologico ed astronomico.

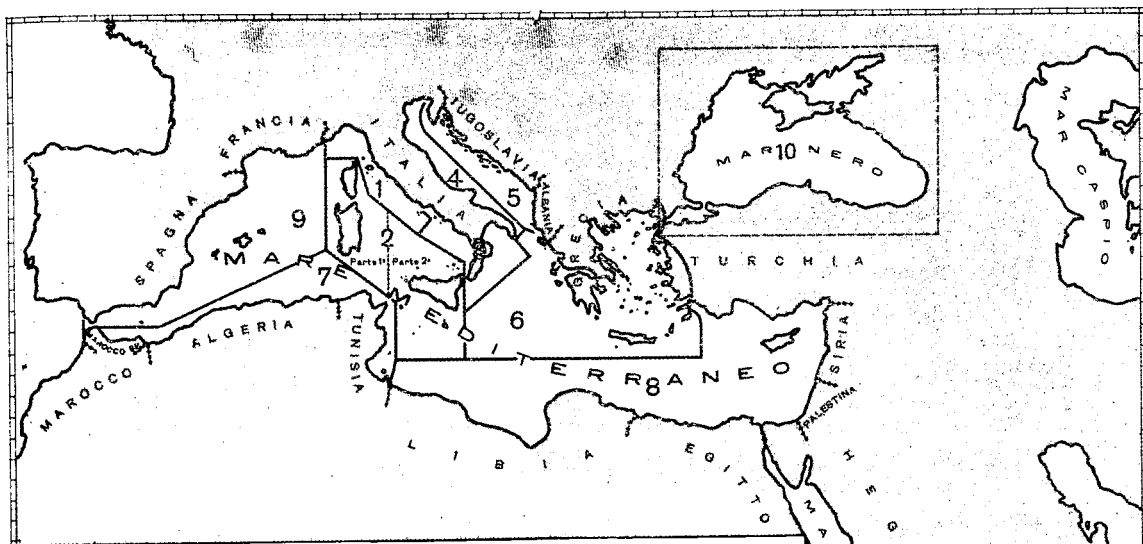



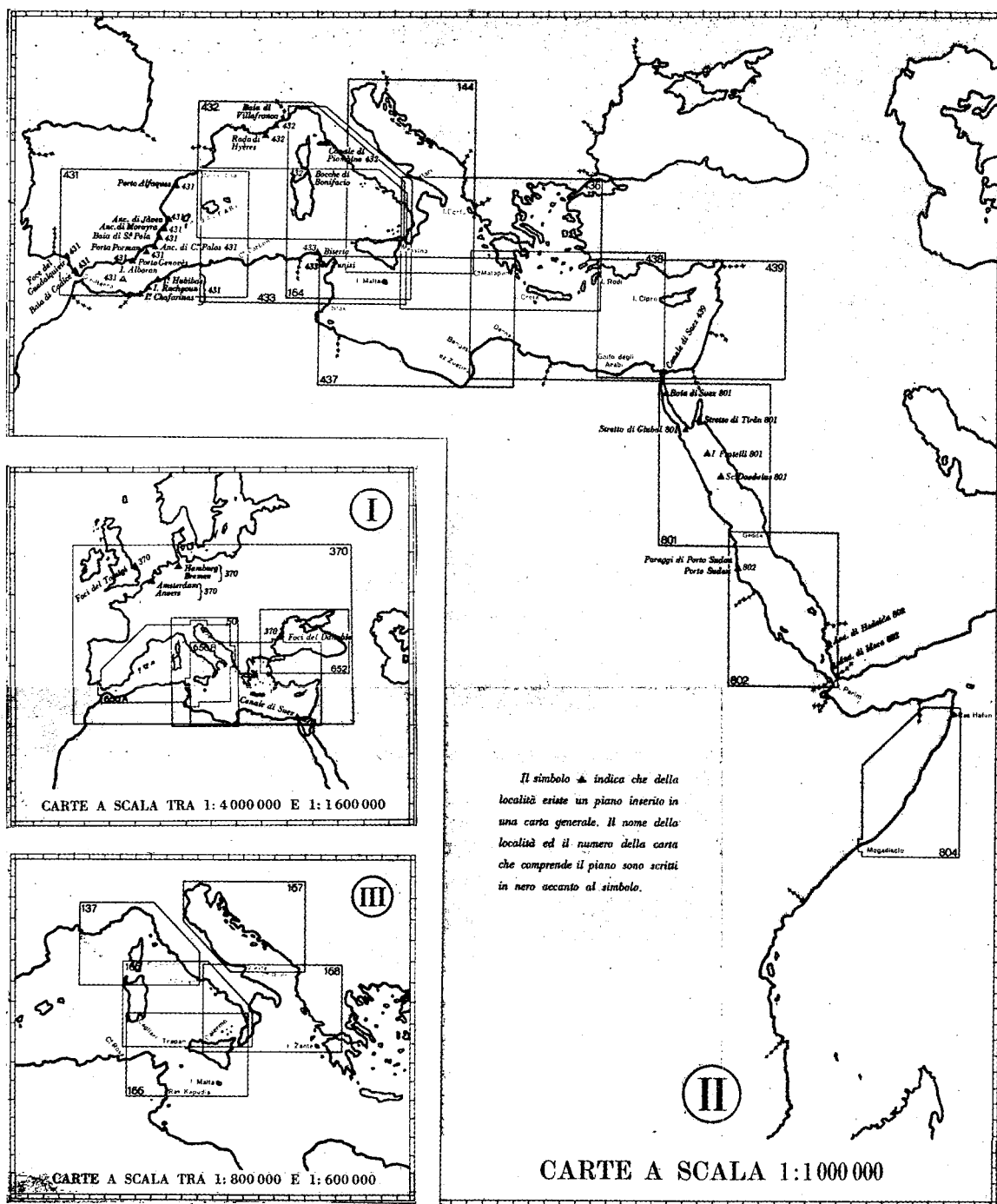
GRAFICO DELLA SUDDIVISIONE DEI PORTOLANI.

Vol. 1° - Coste da Ventimiglia a Capo Circeo, Isole dell'Arcipelago Toscano, Isole Pontine. - *Vol. 2°* - Parte Iª, Sardegna, Corsica ed Isole minori; Arcipelago Maltese. - *Vol. 3°* - Coste da Capo Circeo a S. Maria di Leuca, incluse le isole di Ischia, Procida e Capri. - *Vol. 4°* - Coste da Capo S. Maria di Leuca a Duino, comprese le isole Tremiti, Pianosa e Pelagosa. - *Volume 5°* - Coste ed Isole Adriatiche Orientali, da Duino alla Baia di Ftelia. - *Vol. 6°* - Coste di Grecia e di Turchia, dalla Baia di Ftelia a Capo Alupo, Isole Jonie, Isola di Creta, Arcipelago Greco, Isole Italiane dell'Egeo. - *Vol. 7°* - Costa Nord del Marocco, Coste d'Algeria e Tunisia. - *Vol. 8°* - Coste di Libia, Egitto, Palestina, Siria, Caramania e Isola di Cipro. - *Vol. 9°* - Stretto di Gibilterra, Coste Mediterranee di Spagna e Francia, Isole Baleari. - *Vol. 10°* (in preparazione) - Dardanelli, Mar di Marmara, Bosforo, Mar Nero e Mar d'Azov, Eritrea, Somalia Italiana. - I Portolani sono libri che contengono la descrizione delle coste e tutte le notizie idrografiche, oceanografiche, meteorologiche, etnografiche ed economiche delle diverse regioni del globo, ad uso dei naviganti. Sono generalmente illustrati con opportune vedute di costa e di oggetti interessanti la condotta della navigazione ed il riconoscimento del litorale.

Una delle attività più importanti, specie nei riguardi della sicurezza della navigazione, risulta dal complesso diligente lavoro di variazione ed aggiornamento di ogni carta e di ogni libro, ad avvenuta pubblicazione, sia di produzione propria che straniera. Infatti, carte e libri devono costantemente rappresentare o prospettare la realtà effettiva e contingente della situazione di tutti gli elementi e le realtà che concorrono, come abbiamo detto, alla sicurezza e alla condotta della navigazione. All'adempimento di tutte le suddette mansioni attendono Ufficiali della R. Marina, diretti da un ammiraglio o capitano di vascello, professori universitari, funzionarî tecnici civili ed un congruo numero di abilissimi operai specializzati.

Dalle pochissime antiquate carte nautiche delle coste nazionali esistenti alla fondazione del Regno (alcune del Veneto, dell'Adriatico, dei porti di Liguria, Sardegna ed altre della Sicilia), si è giunti, con numerosissime campagne idrografiche, organizzate e dirette dall'*I. I.*, a raccogliere 354 carte nautiche, con 154 piani inseriti, così suddivise: 22 carte generali, 72 del Mar Ligure e alto Tirreno, 71 del basso Tirreno e Jonio, 94 dell'Adriatico, 22 della Libia, 19 delle Isole Italiane dell'Egeo, 22 del Mar Rosso, 17 del Golfo di Aden e dell'Oceano Indiano (costa Somala), 4 dei laghi italiani, 1 della Cina (Costa E), 3 del Sud America, 3 dell'Oceano Glaciale Artico (Spitzbergen), 4 speciali (proiezione conica dell'Oceano Atlantico settentrionale, planisfero dei fusi orari, isogone del Mediterraneo, segni convenzionali).

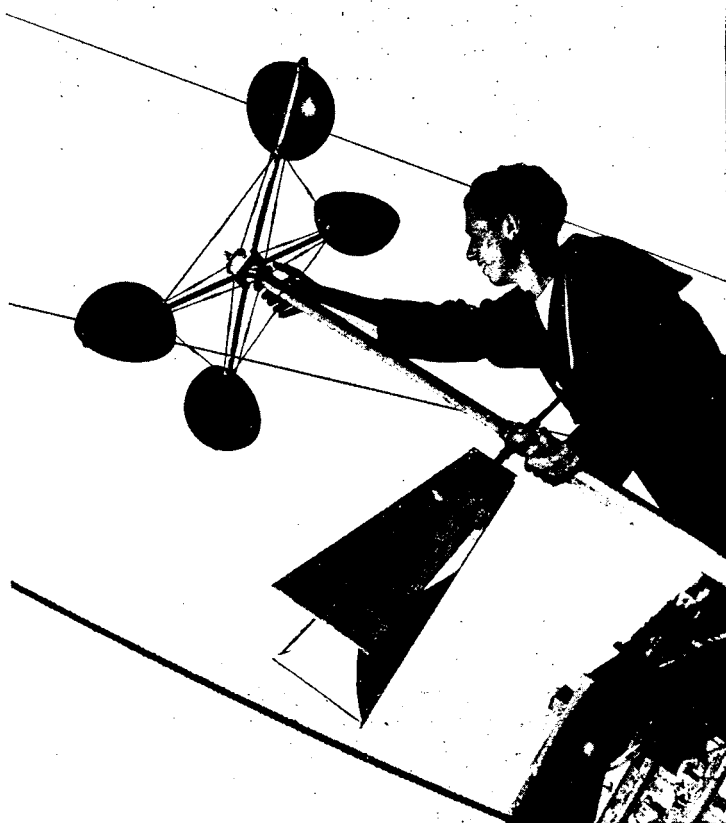
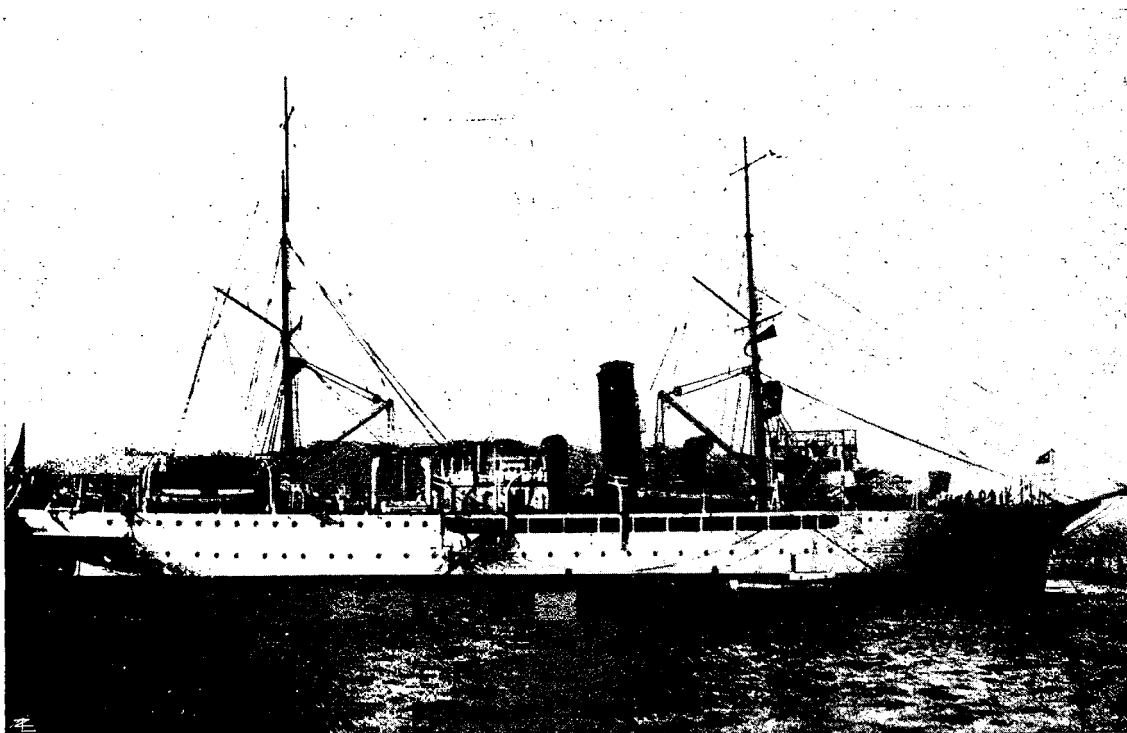
Fra le numerose pubblicazioni ricordiamo:

I *Portolani del Mediterraneo* (9 volumi, più uno in corso di stampa) e *dell'Africa Orientale Italiana* (2 volumi); l'*Elenco dei Fari, fanali e segnali da nebbia* (Mediterraneo, Mar Nero, Mar Rosso, Golfo di Aden, Oceano Indiano) e quello dei *Segnalamenti marittimi diurni;* i *Radioservizi per la navigazione* (2 volumi); le *Effemeridi astronomiche ad uso dei naviganti;* le *Maree e correnti di marea;* il *Manuale dell'ufficiale di rotta;* quello di *Meteorologia nautica*, ecc.; gli *Avvisi ai naviganti* (dei quali

INDICE GRAFICO DELLE CARTE GENERALI.

Le Carte Nautiche rappresentano, nei limiti del possibile ed a mezzo di segni convenzionali e denominazioni abbreviate, tutto ciò che si scorge dal mare al momento della bassa marea. Contengono indicazioni relative a: fondo del mare (profondità, qualità del fondo), secche, bassifondi, maree, correnti, frangenti, vortici, boe e segnalamenti diurni, rotte consigliate, allineamenti e rilevamenti di sicurezza, zone proibite o riservate, scafi affondati pericolosi alla navigazione, vedute di costa, stazioni R. T., ecc., nonchè il valore della declinazione magnetica ed altre avvertenze. Tanto più la scala è grande, maggiore è il numero dei particolari che essa contiene. Esistono poi carte speciali (carte piloto, carte gnomoniche, ecc.).

diciamo più avanti), poi libri, diagrammi, moduli relativi all'astronomia geodetica, alla cartografia, all'idrografia, alla meteorologia, all'oceanografia, ecc., nonchè un elegante ben ordinato Catalogo di tutte le edizioni via via pubblicate dall'Istituto Idrografico.

Gli *Avvisi ai naviganti* sono periodicamente pubblicati per tutti i mari del globo, e sono compilati in base alle informazioni che l'*I. I.* riceve dalle autorità italiane e dai comandi di navi italiane da guerra e mercantili, nonchè in base agli avvisi diramati dalle altre Nazioni. Essi contengono informazioni sui cambiamenti subiti dalle segnalazioni marittime, sui pericoli scoperti (scogli, bassifondi, ecc.) e in generale tutte le notizie che interessano il navigante e modificano carte, portolani, elenchi di segnalamenti marittimi, radioservizî, ecc. Quando la diffusione di tali notizie ha carattere d'urgenza, si provvede alla loro trasmissione mediante *Avvisi urgenti*, che vengono telegrafati alle Autorità portuali e *lanciati all'aria* per le navi in navigazione a mezzo di stazioni marconigrafiche.

Se per molti anni poterono considerarsi sufficienti, ai fini di un modesto traffico, le carte ed i segnalamenti della costa Somala, difficile e poco nota, ora, aumen-

ANEMOMETRO. *(Fot. Metvan)*

LA R. NAVE IDROGRAFICA « MAGNAGHI ». *(Arch. Fot. C.T.I.)*

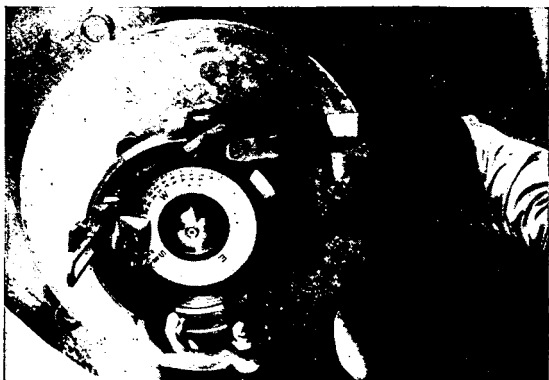
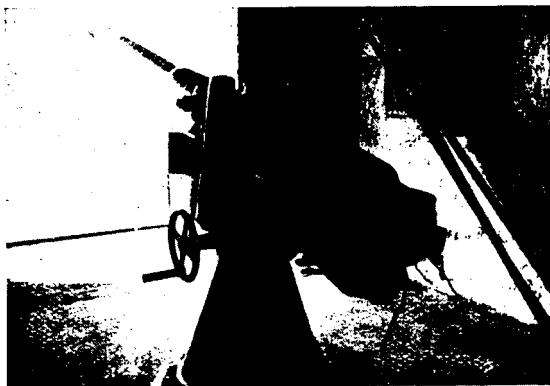
tate le esigenze dell'Africa Orientale Italiana, ciò non è più possibile. Per ovviare a tale lacuna e risolvere il problema in modo totalitario, la R. Marina, e per essa l'Istituto Idrografico sta ora approntando mezzi e navi per una grande campagna idrografica lungo tutto l'ampio litorale della nostra Somalia.

Quattro spedizioni, dirette da un capitano di corvetta e guidate ciascuna da un tenente di vascello, sono già nelle zone loro affidate: tre di esse attendono alla triangolazione lungo la costa da rilevare, alla topografia della linea di costa e alla sistemazione dei segnali di scandaglio. La 4ª si occupa della determinazione di stazioni astronomiche e di misure magnetiche lungo i tratti Dante-Bender Kassim e Mogadiscio-Ras Chiambone.

Quanto prima partiranno per quei mari due navi idrografiche: probabilmente la *Magnaghi* e la *Cherso*, le quali appoggeranno le imbarcazioni destinate a lavorare sotto costa ed eseguiranno gli scandagli al largo.

Si progettano carte nautiche a scala di *1:300 mila* e piani degli ancoraggi a scala *1:20.000*.

Il lavoro sarà lungo, duro e difficoltoso, come ognun può immaginare: ma sarà certo condotto a buon fine con quella passione, e intelligenza che la nostra Marina ha dimostrato in ogni contingenza.

ANTONIO CALEGARI

VERIFICA DI UNA BUSSOLA A LIQUIDO, COSTRUITA DALL'I. I.

CANNONE PEL TIRO AUTOMATICO DEL SEGNALE DI MEZZOGIORNO.

SALA DEI DISEGNATORI, ALL'I. I. *(Fot. Metvan)*

GENOVA E IL MONTE DI PORTOFINO - FOTOGRAFIA PRESA DALL'I. I. CON LASTRE ALL'INFRAROSSO. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

DURANTE LE OPERAZIONI DI RILIEVO COSTIERO. *(Fot. Metvan)*

ARCIPELAGO DELLA GALITA: GLI SCOGLI DEL GALITONE. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

PESCATORI D'ITALIA IN BARBERIA

VIAGGIO ALL'ISOLA DELLE ARAGOSTE

Il nome odierno della Galita è quanto rimane del greco *Megà lithos*, col quale gli antichi geografi indicavano questo «gran sasso» emerso dalle acque sul mare che divide la Sardegna dalla costa africana.

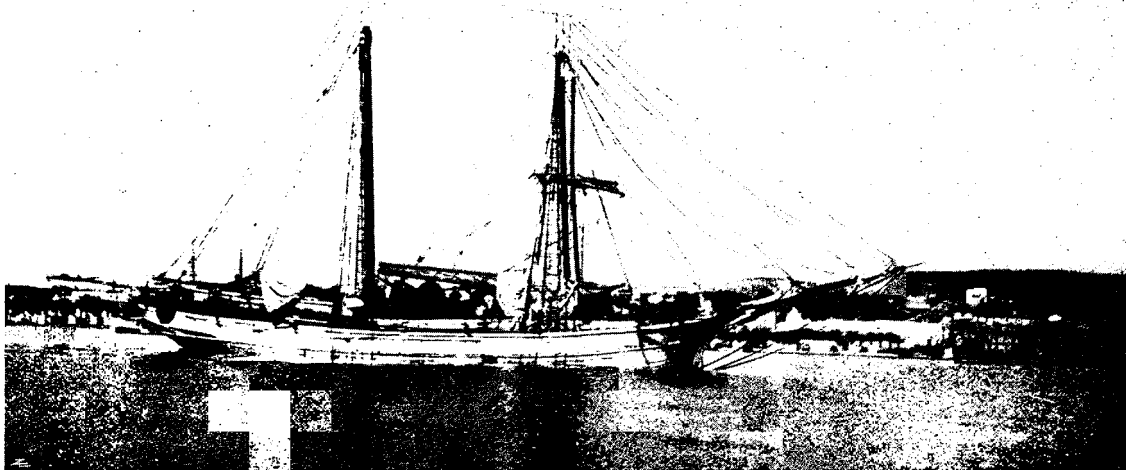
Si tratta di un'isola vulcanica, lunga sei chilometri ed elevata circa 400 metri, la quale forma un piccolo arcipelago con un gruppo di scogli che le sorgono intorno. Il Capo Serra, tra Biserta, e Tabarca, ne dista circa diciotto miglia.

Questo masso basaltico, sferzato in pieno dalle onde del Mediterraneo, non avrebbe forse una storia se non emergesse in una zona famosa in ogni tempo per la straordinaria ricchezza dei suoi fondi marini.

Al giorno d'oggi vi approdano nella buona stagione le flottiglie degli aragostieri; ma la caccia al succulento crostaceo non è che un ripiego a cui i pescatori si sono vôlti da quando cominciò a declinare l'industria del corallo.

I primi trattati che regolano le relazioni fra le Repubbliche marinare d'Italia e i sovrani di Tunisi fanno già menzione della pesca di questo nobilissimo prodotto. Nel XII secolo i Pisani avevano stabilito, a questo scopo, una base nell'isola di Tabarca. Successivamente, in seguito all'inasprimento della guerra di corsa, la pesca sulle coste africane ebbe probabilmente un arresto fino a quando l'occupazione di Tabarca da parte dei Genovesi ed i trattati del sedicesimo e diciassettesimo secolo offrirono di nuovo la possibilità dello sfruttamento di questo mare.

La Compagnia Reale d'Africa, con sede a Marsiglia, che già possedeva diversi emporî sulla costa africana, profittò quasi incontrastata d'ogni concessione, pagata del resto largamente al Go-

L'ISOLOTTO DELLA GALITA, FRA LA SARDEGNA E LA TUNISIA.

VELIERO CON FONDO A VIVAIO PER IL TRASPORTO DELLE ARAGOSTE. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

verno di Tunisi. Ma non per questo s'interruppe la tradizione migratoria di nostri connazionali sulle coste barbaresche, poichè la Compagnia Reale arruolava i pescatori tra gli Italiani stabiliti a La Calle, in Algeria, e tra quelli che giungevano ogni anno dal Napoletano con le bilancelle dette « coralline ».

Della Galita raramente si fa menzione sui documenti ufficiali, ma i resti delle costruzioni, ancora visibili, dimostrano quanta parte avesse quest'isola nella vita commerciale dell'epoca. Pare che i magazzini si stendessero per circa cinquecento metri di facciata, mentre la cosiddetta Capitaneria consisteva in una costruzione a due piani, con grandi sale ed un porticato a colonne di granito rosa, i cui resti si potevano ancora ammirare nel 1920, anno in cui le ultime colonne furono trasportate in Italia da pescatori napoletani.

L'insieme degli stabilimenti dovette essere diroccato nel 1741, allorchè la guerra tra la Francia ed Alì Pascià provocò la distruzione di tutti gli emporî della Compagnia Reale in terra di Tunisi. I ruderi della capitaneria portavano ancora, fino a qualche anno addietro, i fori con entro le palle di ferro tirate dagli sciabecchi beylicali.

Al principio del secolo scorso una compagnia inglese riuscì a sostituirsi ai Francesi; ma poco più tardi troviamo di nuovo, nelle stesse acque, Francesi, Napoletani, Toscani e Genovesi in concorrenza fra loro.

La Galita non era allora abitata stabilmente, ma diveniva, durante la buona stagione, un rifugio ed un punto di rifornimento d'acqua per le bilancelle, che volentieri si attardavano sui bassifondi circostanti, ricchi di ottimo corallo.

Verso il 1867 due pescatori di Ponza, residenti a La Calle, decisero di stabilirsi nell'isola, allora coperta di boschi, nei quali vivevano conigli, galline e capre selvatiche.

I due Ponzesi presero dimora nelle grotte naturali che si aprono sulla baia esposta a mezzogiorno e si diedero a coltivare l'altipiano. I primi prodotti agricoli furono scambiati con le coralline di passaggio, a condizioni molto onerose per le barche, tanto che gli armatori se ne lamentarono con l'autorità tunisina, la quale mandò una tartana sul posto. I nuovi coloni furono chiamati a bordo e condotti alla Goletta. Soltan-

E' FINITA LA STAGIONE: SI RIPORTANO A TERRA LE NASSE.

to dopo un anno di forzato esilio essi ottennero di tornare con le famiglie alla loro diletta isola.

Ai pescatori di Ponza si aggiunse un abitante della Calle, chiamato Croce e, più tardi, verso il 1890, un altro Ponzese, chiamato Vitiello. Da queste quattro famiglie discendono le 250 persone che popolano l'isola ai nostri giorni.

Quando la Francia decise l'occupazione della Tunisia, Antonio D'Arco fece un viaggio a Roma, dove vendette molte monete antiche trovate alla Galita e, raccontano i suoi discendenti, chiese al Governo di poter issare sull'isola barbaresca la bandiera italiana. Ma tornò, il vecchio pescatore, senza avere ottenuto la desiderata investitura quale... vicerè della terra ch'egli credeva fosse di sua proprietà per diritto del primo occupante.

Poco tempo dopo, un avviso francese gettava l'ancora nella baia e salutava con ventun colpi di cannone la bandiera piantata a terra da un picchetto di marinai. Il vecchio Mazzella, tuttora vivente, racconta di aver dovuto trattenere Antonio D'Arco, il quale, all'avvicinarsi della nave francese, aveva impugnato il suo vecchio fucile da caccia e si preparava a scendere sulla spiaggia per difendere con le armi il proprio regno.

IL CAPO LA GUARDIA. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

« AL NOSTRO PADRONE GENEROSO, I SUOI SCHIAVI LIBERATI RICONOSCENTI ». *(Arch. Fot. C. T. I.)*

Croce, nato a La Calle, e quindi per nascita cittadino francese, fu nominato fiduciario della Repubblica, con una indennità di rappresentanza di franchi 1,20 al giorno. Verso il 1900 giunse nell'isola il primo ed unico funzionario col titolo di comandante del porto.

Frattanto, la Francia aveva costruito, sopra uno scoglio vicino, il magnifico faro del Galitone.

Sul finire del secolo scorso, il corallo pescato alla Galita era ancora ricercato e pagato cento franchi al chilo, mentre quello della costa vicina ne valeva soltanto cinquanta. Il prodotto di ogni stagione era venduto verso Natale a barche venute appositamente da Cagliari. Poi la richiesta cominciò a venir meno, finchè la scoperta dei banchi di Sciacca in Sicilia dette l'ultimo colpo alla pesca del corallo in Barberia.

Invano fu cercata la spugna come nuova risorsa; i pescatori specializzati trovarono l'isola troppo esposta alle grandi correnti marine, che strappano le vegetazioni appena spuntate. Infatti, la spugna cresce di preferenza nelle sirti e sulle coste più riparate. L'aragosta, fino allora pescata per il consumo locale, divenne l'unica risorsa per gli abitanti della Galita, i quali cominciarono ad organizzarne l'esportazione.

Le coralline napoletane, o meglio ponzesi, si trasformarono, ma non cessarono di comparire all'inizio della stagione, per partecipare alla nuova industria. Erano, un tempo, lunghe e pericolose crociere compiute ogni anno su piccoli scafi con lo spirito di sacrificio e di sobrietà che distingue la nostra gente. Oggi il viaggio e la pesca sono

LA RADA DELLA GALITA. (*Arch. Fot. C. T. I.*)

facilitati dall'impiego dei motori a scoppio, di cui tutte le barche sono munite. Queste, del resto, non si avventurano più attraverso il Mediterraneo, ma hanno stabilito a Biserta la loro base di operazioni e di svernamento. Solo gli equipaggi giungono ogni anno da Ponza, a bordo del veliero a motore che fa da capo squadriglia delle aragostiere italiane.

La stagione comincia nel mese di Maggio e continua fino a tutto Agosto. Tra imbarcazioni locali e quelle che giungono da Biserta, una quarantina di armamenti si dedicano a questa industria.

La cattura del crostaceo avviene per mezzo di nasse costruite con strisce di canna e steli di una pianta che cresce spontanea nell'isola. L'aragosta può facilmente entrare nell'interno di queste grandi gabbie, attirata dall'ésca di pesce salato, rimanendovi quindi prigioniera. Le nasse sono calate sui banchi corallini, che circondano l'isola a circa trenta metri di profondità. Ogni due o tre giorni, se il tempo lo permette, esse sono salpate per ricavarne la preda. Sono collegate in serie di dieci e trattenute da corde, che portano ad intervalli dei pezzi di sughero, il più alto dei quali galleggia. Le aragoste catturate sono passate entro recipienti colmi d'acqua di mare, previa slogatura delle pinze, perchè non si uccidano fra di loro. La pesca viene quindi conservata entro vivai galleggianti, in attesa che il veliero a motore, anch'esso con doppio fondo a

STELI FUNERARIE PUNICHE. (*Arch. Fot. C. T. I.*)

LA GROTTA NELLA QUALE VISSE ANTONIO D'ARCO. (*Arch. Fot. C. T. I.*)

vivaio, le trasporti nei luoghi di consumo. Per disposizione dell'autorità tunisina, la metà della produzione deve essere venduta nel paese ed è sbarcata a Biserta; l'altra metà è trasportata a Port Vendre, presso Marsiglia, dove è venduta con maggior profitto. La produzione media dell'isola oscilla intorno ai 300 quintali all'anno. I pescatori vendono le aragoste a dieci franchi al chilo, ma questo prezzo li compensa appena delle loro fatiche, poichè col guadagno della stagione debbono vivere per tutto l'anno.

L'arrivo alla Galita, a bordo del veliero partito la sera prima da Biserta, avviene nelle prime ore del mattino. L'isola, preannunziata dal fuoco intermittente del Galitone, si delinea al chiarore dell'alba come un immenso cetaceo addormentato. Più da presso, la costa apparisce in tutta la sua nuda crudezza di masso stagliato a picco sul mare glauco e mobilissimo intorno agli scogli che inanella di spuma, senza compromessi meno schietti di alghe o di fondi sabbiosi.

Dopo il Capo La Guardia si apre l'anfiteatro della rada esposta a mezzogiorno, sulla quale si affacciano le bianche casette dei pescatori. Poco dopo si scende a terra tra le barche e le nasse, che prendono il sole sulla breve lista di spiaggia sassosa.

In quest'isola appartata, che solo per pochi mesi dell'anno è visitata dagli aragostieri, la vita ha un tono primitivo e quasi patriarcale. Solo da poco tempo il Governo vi ha costruito una piccola stazione radio, che mantiene i contatti con la costa vicina. L'aria purissima di questo scoglio mediterraneo dà agli abitanti un aspetto di generale floridezza, che meraviglia; le case sono linde ed i bambini ben tenuti. Dovunque ti volgi echeggia il musicale accento della parlata di Ponza.

Solo un Arabo vive nell'isola, vestito però come gli altri pescatori. Gli domando da quanto tempo ha lasciato a Tabarca la sua famiglia ed egli risponde: « I' so' venuto quann'era uaglione... ».

Non vi sono alberghi alla Galita, ma allo spaccio dei generi di privativa, la proprietaria sa ricevere i rarissimi forestieri che capitano nell'isola. I quali forestieri, se giungono d'estate, hanno la fortuna di trovare alla chiesa il Parroco della Pêcherie, presso Biserta, a cui sono affidati questi fedeli, distanti cento chilometri dalla sua residenza abituale. E' inutile aggiungere che nella chiesa fa bella mostra di sè una statua colorata di San Silverio, protettore di Ponza.

Nel presbiterio il sacerdote ha raccolto un piccolo museo archeologico, frutto delle sue intelligenti ricerche. Si apprende così che l'isola è stata abitata fin dall'età della pietra e che era già un centro importante al tempo della civiltà libica, come dimostrano le steli funerarie trovate in un cimitero dell'epoca. Vi sono, quindi, passati i Fenici, e finalmente i Romani, che vi hanno lasciato le traccie più numerose. Il Parroco ha, infatti, ritrovato una strada ancora in qualche tratto selciata, varî frammenti architettonici, nonchè numerosi sepolcreti, nei quali pare si rinvengano spesso delle monete, di cui le ultime ricordano la dominazione bizantina. Strano che non sia rimasta alcuna traccia della dominazione islamica.

Tra le iscrizioni latine, una, rozzamente incisa nel sasso, reca le seguenti parole: « Al nostro padrone generoso, i suoi schiavi liberati riconoscenti ». Che sia un documento del tempo in cui il cristianesimo trasformava insensibilmente la vita dei popoli?

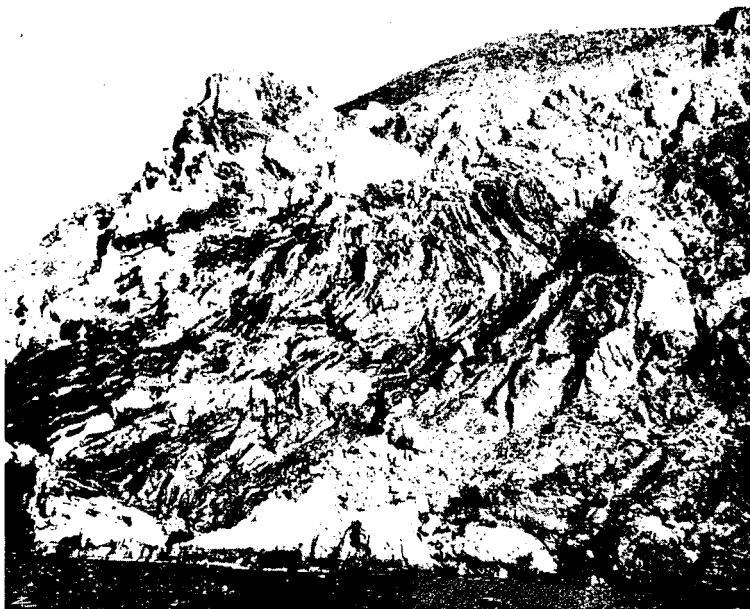
L'altipiano, che si stende sulla parte orientale dell'isola, è ora coltivato dagli abitanti, che cercano di compensare con lo sfruttamento della terra lo scarso rendimento della pesca.

Sugli scoscendimenti si inerpicano branchi di caprette guardate da bambini scalzi e sorridenti.

La sera, dinanzi alla porta

di casa, nella buona stagione, e intorno al fuoco quando l'isola è sferzata dalle bufere invernali, questa gente si raccoglie per ascoltare i racconti degli ultimi arrivati da Ponza o dai porti vicini.

La punta a Ponente della baia è segnata sulla carta col nome di Punta della Madonna. Tale denominazione deriva dal fatto che l'erosione del mare ha prodotto sulla roccia una specie di bassorilievo, che fa pensare ad una figura di Madonna col Bambino. I vecchi pescatori raccontano che, prima ancora di stabilirsi alla Galita, Antonio D'Arco si trovava con tre barche coralline alla fonda nel punto più interno della baia, quando si sentì chiamare per nome. Si svegliò, ma vedendo i compagni tutti addormentati, credette ad una illusione e tornò a dormire. L'appello si fece sentire ancora due volte. D' Arco allora svegliò gli equipaggi e si portò con le imbarcazioni sotto il bassorilievo della Madonna, dal lato opposto della Baia. Pochi minuti dopo avvenne la immensa frana di tutto un fondo valle, che scivolò in mare nel punto dove si trovavano prima le barche. Doppiando la punta, ogni pescatore si scopre ora con riverenza.

Ed altre storie raccontano i vecchi col loro parlare pacato: l'arrivo dei sottomarini tedeschi durante la grande guerra, i quali si rifornirono d'acqua nell'isola; la morte del guardiano del faro sull'isolotto vicino, mentre nessuno poteva soccorrerlo per una furiosa tempesta durata parecchi giorni (oh, quell'agonia senza il conforto di una parola amica, sul limite estremo dell'ombra!); infine, l'arrivo della R. N. « Varese », nel 1923, giunta per una sosta di qualche ora e rimasta invece tre giorni, fino a quando i medici di bordo ebbero guarita una piccola isolana gravemente ammalata.

LA CONVULSA ASPERRIMA STRATIFICAZIONE GRANITICA DELLA PUNTA DEL CAVALIERE.

Gli ufficiali e i marinai che erano in quel tempo a bordo della « Varese » ricorderanno il commovente episodio per tutta la vita, e chi sa quante volte lo avranno raccontato, nell'intimità delle loro famiglie, alle loro donne e ai loro figliuoli inteneriti!

Mentre i vecchi isolani conversano sulle soglie, i giovani ballano al suono d'una pianola...

LICINIO VESTRI

ABITAZIONI TROGLODITICHE, ORA ADOPERATE COME STALLE. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

MASTRO GIORGIO DA GUBBIO

Sfidando i pericoli del mare e quelli, ben più gravi, dei corsari, i mercanti italiani si recavano, nella seconda metà del quattrocento, all'isola di « Maiolica » oggi Maiorca — che era l'emporio di scambio dei prodotti italiani e spagnoli — soprattutto per acquistare e recare in Italia le iridescenti ceramiche ispano-moresche, che erano le preferite dalle nobili e fastose famiglie italiane in gara fra loro, nel pieno fulgore del Rinascimento, per arricchire i loro palazzi non solo di opere d'arte, ma anche di suppellettili pratiche ed insieme preziose.

Per quanto, infatti, le fornaci italiane producessero in quell'epoca ceramiche adorne di fini ed originalissime decorazioni e storie, dipinte con una gamma varia e bellissima di colori, ancora non si era riusciti ad ottenere le vernici a riflessi, delle quali si conosceva l'uso nelle officine ispano-moresche, i cui prodotti si chiamavano, dal luogo della loro principale provenienza, « maioliche », termine che servì in seguito per tutte le ceramiche smaltate e dipinte.

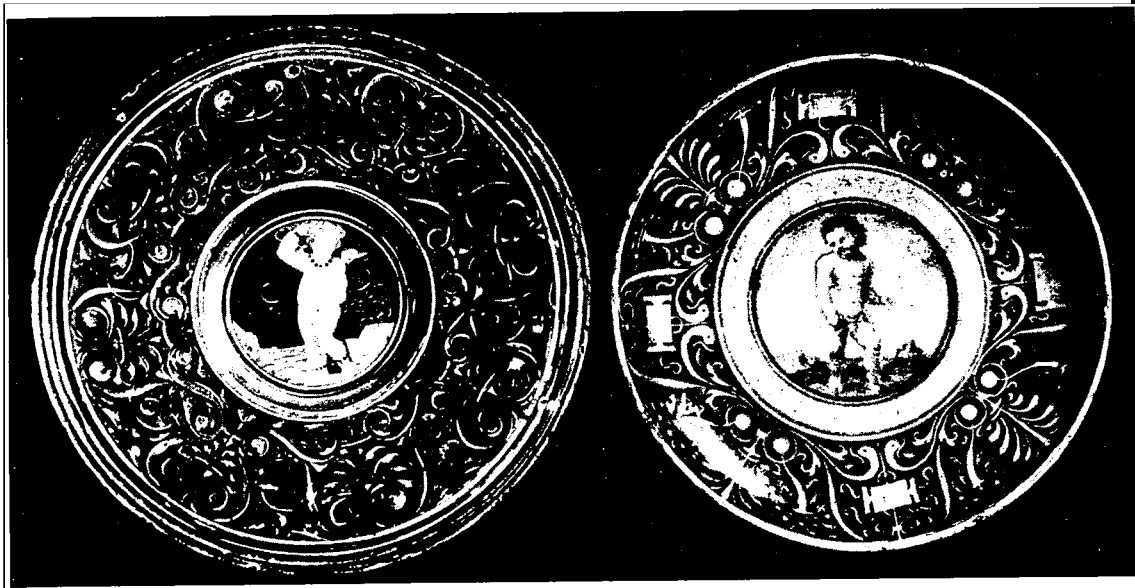
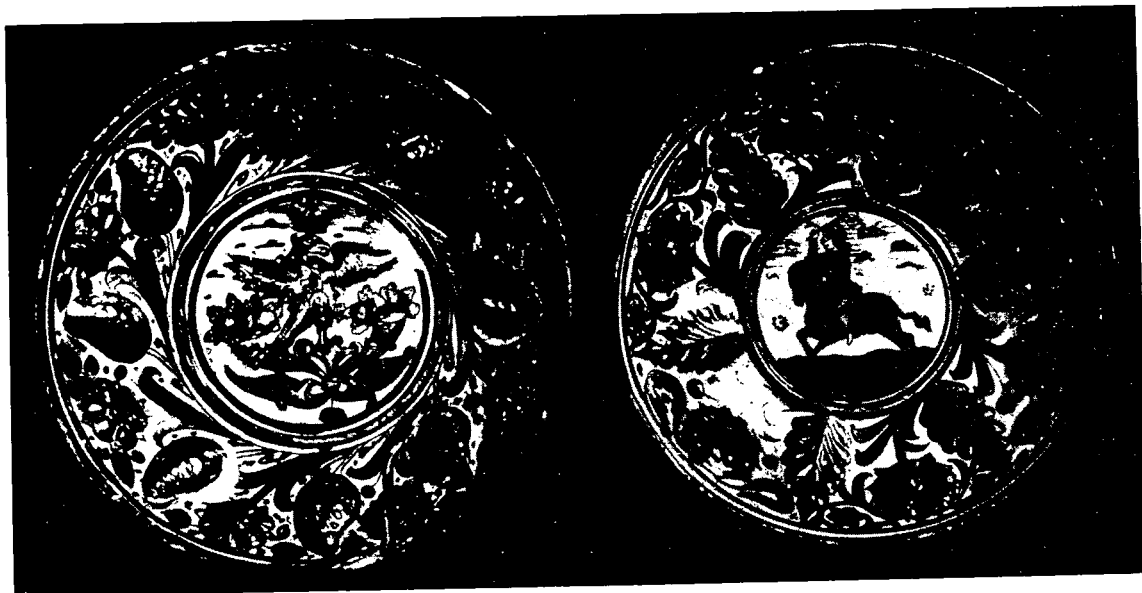
Ma un popolo come il nostro, che aveva tradizioni ceramistiche millenarie, non poteva non emulare i vasai moreschi, che dall'oriente avevano portato in Spagna un genere d'arte ceramica rimasto, per molto tempo, senza confronti.

Ed ecco che, nel primo quarto del cinquecento, in Gubbio, la bella e monumentale cittadina dello Stato di Urbino, (e quasi contemporaneamente anche nel castello umbro di Deruta, le cui officine adottavano però una tecnica tutta diversa), un oscuro vasaio, che si firmava « Mastro Giorgio », incominciò a produrre nella sua fornace maioliche dipinte con i più svariati colori entrati nell'uso delle fornaci italiane, ma decorate pure a colori che, esposti ai giochi di luce, mandavano vividi riflessi e apparivano ben diversi e migliori di quelli usati nei pezzi di fattura ispano-moresca, ormai in decadenza, sia per cause locali, sia per la concorrenza di quei nuovi prodotti ed anche perchè il loro colore a lustri incominciava a perdere il suo tono aureo per assumere sempre più quello del rame.

Chi era e d'onde veniva questo artefice che si ergeva e si distingueva di colpo sulla miriade dei figuli, intenti a creare in molti luoghi d'Italia i loro miracoli ceramici?

PIATTO CON LA SCENA DI « ERCOLE E DEIANIRA » IN CUI SI RISCONTRA ANCHE L'USO DEL COLORE « ARGENTO » A RIFLESSI. E' DA CONSIDERARSI IL PEZZO PIU' RIUSCITO, FRA QUELLI IRIDIATI DA M. GIORGIO. *(Fot. R. Soprintendenza, Firenze)*

ROVESCIO DEL PIATTO SOPRASTANTE CON DECORAZIONE A FIORAMI, DATA, INDICAZIONE DEL SOGGETTO E FIRMA ESEGUITI DA M. GIORGIO. *(Fot. R. Soprintendenza, Firenze)*

Per lungo tempo lo circondò un velo di mistero e un'aureola quasi di leggenda; ed anche quando si cercò, con indagini archivistiche e critiche, di illustrarne la figura e l'opera, queste apparvero anche più incerte e causa dei pareri contrastanti degli studiosi, non troppo specializzati nell'arte vasaria, la quale, sebbene una delle più importanti, fra le minori, era ed è tuttavia una delle meno note e definite, poichè il suo studio e la sua conoscenza esigono una severa e molteplice preparazione, speciali attitudini critiche e, soprat-

PIATTELLI NUZIALI CON FIGURE DI AMORINI E DECORAZIONI ESEGUITE DA UN PITTORE DI CASTEL DURANTE E DECORATE DI COLORI A RIFLESSI NELLA BOTTEGA DI M. GIORGIO ANDREOLI. *(Museo di Pesaro)*

FRUTTIERE CON DECORAZIONI A RILIEVI BRUNEGGIATE IN COLORI A RIFLESSI NELLA BOTTEGA DI M. CENCIO ANDREOLI. I PEZZI DI QUESTO GENERE VENGONO CHIAMATI COMUNEMENTE « GIORGINI ». *(Museo di Pesaro)*

tutto, pratica e conoscenze tecniche. Nel secolo passato, infatti, Mastro Giorgio da Gubbio veniva considerato non solo un abilissimo vasaio, pittore di maioliche, inventore — in Italia — del modo di applicare i colori a riflesso nelle ceramiche, ma anche autore di bassorilievi in terracotta smaltata, del tipo di quelli robbiani; mentre invece, in epoca più recente, alcuni critici, specialmente stranieri, cercarono di dimostrare che egli non solo non era stato un modellatore, ma neanche un pittore di maioliche, stimando essi che la sua perizia si fosse limitata all'opera di vasaio e di capo officina, concedendogli però il vanto di avere scoperto il modo di dare speciali colori a riflesso sulle ceramiche; si andava cioè da un estremo all'altro; ma, grazie a studî e indagini recenti, si può oggi avere qualche dato sicuro su lui e sulla sua arte.

Senza seguire gli zelanti eruditi nelle loro dissertazioni e discussioni, tendenti a stabilire il luogo di nascita di Mastro Giorgio ed il suo casato, e attenendoci agli ultimi documenti scoperti, si può oggi asserire che egli apparteneva alla famiglia degli Andreoli e che era (e questo, forse, sarà per molti una sorpresa) un autentico Lombardo, essendo nato ad Intra, sul Lago Mag-

PIATTO CON « BAMBOCCIATA » DECORATO CON COLORI A RIFLESSO DA M. GIORGIO. LA DATA PROVA CHE E' UNO DEI PRIMI PEZZI COSI' DECORATI. *(Fot. R. Soprintendenza, Firenze)*

giore. Dal suo paese, dopo una permanenza a Pavia, seguendo certo le correnti migratorie dei maestri settentrionali che nel quattrocento si trasferivano in gran numero nell'Italia centrale, era capitato in Gubbio, ove già nel 1492 egli esercitava, insieme a suo fratello Salimbene, una fornace di maioliche, che gli doveva render bene, a giudicare dagli acquisti di terre e case che egli faceva. Raggiunta, infatti, una certa posizione sociale e qualche rinomanza, ebbe nel 1498 la cittadinanza eugubina, concessagli per privilegio speciale dal Duca d'Urbino.

Quanto al genere di lavoro prodotto nei primi tempi nella sua officina, documenti di singolare interesse (come i libri di amministrazione del convento di S. Pietro di Gubbio, di cui egli era fornitore) ci provano che esso consisteva in boccali, piatti, scodelle e in altri tipi di ceramiche d'uso, certo ugualmente belli e pratici, e forse migliori di quelli prodotti nelle altre officine marchigiane od umbre, dato che ne potevano vincere facilmente la concorrenza.

Senza escludere, poi, che nelle fornaci di Mastro Giorgio potessero esser cotti, e forse anche smaltati, dei bassorilievi, come spesso avveniva in altre fornaci di vasellame, occorre notar subito l'assenza assoluta di prove che quel ceramista abbia modellato e prodotto terrecotte simili, o del genere di quelle dei Della Robbia; ma dalla sua qualifica di «Mastro» si può certo arguire che egli era a capo della sua officina, e perciò doveva essere ben pratico dei vari generi di lavori attinenti all'arte della ceramica, e l'appellativo di vasaio, che egli si dà in varî documenti, conferma che egli era, od era stato, esperto esecutore di vasi al tornio o ruota, e nella loro sapiente verniciatura.

Ed ecco che, nel 1518, compaiono ceramiche da lui firmate e datate, in cui si riscontrano due colori a riflessi metallici, chiamati impropriamente, fino a poco tempo fa, « rosso rubino » e « giallo oro », mentre i ricettari e documenti dell'epoca ci dimostrano che si indicavano con i nomi di « rosso maiolica » e « maiolica d'oro » (« maiolica » era un termine che nella prima metà del cinquecento serviva ad indicare i pezzi con vernici a lustri); e quindi vediamo che, in progresso di tempo, egli riesce ad ottenere un terzo colore, chiamato « argento », col quale eseguiva i disegni più minuti e le più sottili lumeggiature, che facevano sembrare le sue maioliche, ai giochi di luce, come minutamente sfaccettate.

Quanto alla questione se egli sia stato pittore di maioliche o no — visto che anche quanti gli negano questa qualità asseriscono che egli si limitava a porre i colori a riflesso sulle ceramiche, un attento esame della tecnica con cui quei colori sono applicati e delle decorazioni dipinte con essi, conduce a credere che egli fosse certamente un abile pittore di maioliche, o, ad ogni modo, ben in grado di decorarle.

Certo è che, quando gli esemplari usciti dalle sue officine ebbero grande diffusione, a cagione dei bellissimi lustri che mandavano, egli dovette

aumentare il personale della sua officina, ove lavoravano, oltre il fratello Salimbene, i propri figli, Ubaldo, pittore, e Cencio, che ereditò poi da lui il segreto dei colori a lustri, e che gli succedette nella direzione dell' officina, ma anche figuli e pittori di fuori, come un Giovanni di Luca da Castel Durante ed un Federigo da Urbino, di cui ci parlano i documenti; senza poi contare che Maestro Giorgio decorava nella sua officina, con i suoi colori a riflesso, pezzi in altri luoghi prodotti e del tutto dipinti (come è noto i lustri metallici si ponevano negli esemplari completamente finiti e si ottenevano con una terza cottura oltre le due richieste dalla comune ceramica), che gli venivano inviati per abbellirli con quel genere di decorazione.

PIATTELLO CON S. GIUDA GUERRIERO. E' UN PEZZO, DOVUTO ALL'ARTE DI M. GIORGIO, IN CUI IL GIOCO DEL FUOCO HA DATO EFFETTI MERAVIGLIOSI AI RIFLESSI DEI COLORI. *(Museo di Pesaro)*

Nel 1536 Mastro Giorgio — non si sa perchè, essendo egli morto vecchissimo 17 anni dopo — si ritirò dalla direzione della sua officina, cedendola al figlio Vincenzo, che ne divenne capo col nome di Mastro Cencio, e si dedicò soprattutto alla iridatura dei pezzi in essa prodotti, su cui applicava, seguendo l'uso paterno, la sua sigla, e cioè una N, in cui si possono veder compendiate le prime tre lettere del suo nome (V I N). Ma le sue maioliche diventavano sempre più scadenti ed erano ormai fabbricate in serie, mediante stampi coi quali si potevano ottenere dei rilievi, che però ne scemavano la bellezza.

Questi prodotti — che nel gergo antiquario si chiamavano e si chiamano « giorgini » — erano del genere detto « da pompa », perchè usato solo per ornamento, e del tipo detto « amatorio », al quale appartenevano i pezzi con emblemi o motti amorosi e con figurazioni simboliche.

Un'altra produzione di serie della fornace degli Andreoli era quella di ciotole e piatti con emblemi di carattere religioso o con immagini di Santi, che venivano messe in vendita nei luoghi dove esistevano Santuarî, specie in Assisi.

La decadenza della officina degli Andreoli non era dovuta solo all'allontanamento di Maestro Giorgio ed alla minore abilità dei figuli che vi lavoravano. La produzione di maioliche a riflessi non era più una novità, essendo fabbricate sia a Deruta ed a Gubbio e segnatamente da un Maestro Vittorio, detto « Prestino », sia in altri luoghi, come in Gualdo e Santanatoglia.

Ma, soprattutto, il favore dei mercanti e delle nobili e ricche famiglie si orientava verso « le credenze », cioè servizî completi da tavola, che si producevano specialmente in Urbino, decorati a raffaellesche grottesche, ed i più fini con storie a soggetto storico, sacro e mitologico, eseguite da pittori abilissimi, che le copiavano da stampe o da disegni avuti da intagliatori o da artisti. Questi servizî, fabbricati specialmente nell'officina urbinate dei Fontana di Castel Durante, erano veri tesori di arte ceramica, — che potevano essere usati in occasione di banchetti o di conviti di eccezione — ed erano commessi, ed anche disputati, dalle più signorili e ricche famiglie italiane e straniere: quelle più modeste non acquistavano ormai più i pezzi fatti a scopo ornamentale, ma le maioliche di uso, le quali, pur avendo solo

MUSEO CIVICO DI BOLOGNA - GRANDE PIATTO CON LA SCENA DE « LA PRESENTAZIONE AL TEMPIO » DIPINTO DA NICOLÒ FONTANA DA URBINO E DECORATO CON COLORI A RIFLESSI DA MAESTRO GIORGIO DA GUBBIO. - SOTTO, IL ROVESCIO DEL MEDESIMO PIATTO CON DECORAZIONE IN COLOR « MAIOLICA D'ORO » ESEGUITA DA MAESTRO GIORGIO E LA SCRITTA: « 1532. M(AESTR)O G(IORGI)O - FINÌ DI MAIOLICA ». LA DICITURA PROVA CHE M. GIORGIO « FINIVA DI MAIOLICA », CIOE' COMPLETAVA CON DECORAZIONI IN COLORI A RIFLESSI PEZZI DIPINTI DA ALTRI PITTORI. *(Fot. A. Stanzani, Bologna)*

pitture di carattere decorativo, mettevano nelle case una nota di colore e di eleganza.

Questa, dunque, la ragione principale della decadenza del genere d'arte creato da Mastro Giorgio. Ma tale decadenza era per più ragioni inevitabile, e il vecchio Maestro dovette subirla inerte ed impotente, pur consapevole di aver creato una fonte di bellezza inimitabile ed eterna.

ALESSANDRO DEL VITA

CTI Vita della Consociazione

NOMEN ATQUE OMEN

Sebbene, dopo l'alta approvazione del Duce, sia ormai superfluo intrattenersi ancora sulla determinazione che italianizza il nome del nostro Sodalizio, pur tuttavia per quei Soci che ci hanno chiesto chiarimenti e fatto proposte di altre denominazioni, ecc., pubblichiamo queste note esplicative.

L'annuncio della trasformazione, ormai compiuta, dell'antica denominazione di TOURING CLUB ITALIANO in quella di CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA ci ha procurato numerosissime lettere, che ci sono giunte molto gradite. Fa sempre piacere sentire intorno a noi l'interessamento caloroso e spontaneo che accompagna ogni nostra manifestazione, perchè indizio sicuro e confortante dell'alacre spirito dei Consoci e del loro affettuoso attaccamento alla istituzione che ci unisce in così alta coscienza e missione di italianità. Ma il piacere è stato tanto più vivo questa volta in quanto il nostro atto toccava una materia piuttosto delicata. Noi non diremo con Sancio Panza che il « nome è tutto »; ma diremo con Plauto che il nome è, almeno, « augurio e presagio »: *nomen atque omen*. Una istituzione è quella che è, ma è bene che il suo nome dica esplicitamente quello che vuol essere.

A questo proposito, però, un Socio ci scrive: « Alla sentimentalità mia di vecchio Socio la notizia del mutamento ispira un senso di nostalgico rammarico, perchè l'antico nome accompagnò il Sodalizio nel glorioso cammino compiuto; ma alla pura italianità dell'Istituto era necessario il nome chiaramente italiano che con tanta genialità è stato scelto. Sento quindi il dovere di plaudire alla decisione presa e di esternare il mio compiacimento vivissimo». Comprendiamo il rimpianto per la vecchia insegna. E' un sentimento che noi rispettiamo, poichè in tutto ciò che ha già una tradizione c'è sempre qualche cosa di caro che rincresce sacrificare. Ma, come giustamente osserva il vecchio Consocio, in questa fase di rinnovamento generale non potevamo lasciare la nostra istituzione sotto l'etichetta di un nome straniero, quando potevamo dargliene uno che dicesse, anche nel suono, ciò che siamo e vogliamo essere. *Nomen atque omen!* E su questo punto — vogliamo dire sull'opportunità di trasformare la nostra denominazione — la quasi totalità di coloro che ci hanno scritto si mostrano pienamente consenzienti.

I giudizi, invece, non sono altrettanto unanimi sulla scelta del nuovo nome. Qualcuno osserva che esso è piuttosto lunghetto, specie in confronto al precedente: 13 sillabe invece di 7. Ma perchè, se proprio si vuol fare economia di fiato, non chiamare il Sodalizio con le 3 lettere che compongono la sua sigla? Tu dici *Enit, Eiar, Stipel, Snia, Raci, Riv*, ecc. ecc.: al modo istesso dirai *C. T. I.* Ma ecco che altri ci domanda come la sigla deve esprimersi foneticamente. Rispondiamo: proprio come la trovi scritta. Sono tre lettere dell'alfabeto che, una per una, si pronunziano *ci-ti-i*. Si facciano, cioè, sentire ben distinte le tre sillabe *ci-ti-i*, come si fa *Ci-gi-e* (Compagnia Generale di Elettricità), *Effe-Enne* (la celebre marca belga di armi, cicli e motocicli), *Esse-Kappa-Effe* (SKF).

Qualcuno avrebbe preferito *Ente*. Ci avevamo sulle prime pensato anche noi, ma considerammo che *Ente* è locuzione di senso troppo lato per rispondere al caso nostro. Infatti, ente è l'*ens* di Seneca; è come dire *essente*, quel che è. Scrive il Varchi: « Tutto l'ente, cioè tutte le cose che sono ». E il Tommaseo: « Il divenire dello Hegel concilia l'Ente e il Niente ». Ricordiamo inoltre le espressioni più usate ed abusate: *Ente supremo, ente ragionevole, ente immaginario*, ecc. La parola, come si vede, è adoperata quasi sempre in senso assoluto o filosofico, riferendosi spesso a cose astratte, universali. E questo non era assolutamente il caso nostro. Per cui, scegliendola, saremmo incorsi sia nel pericolo che assumesse quell'altro suo particolare significato giuridico, in rapporto allo Stato, che il vocabolo è venuto oggi acquistando; con in più l'inevitabile confusione fra il nostro Sodalizio e l'*Enit* (Ente Nazionale Industrie Turistiche), organo del Ministero della Cultura Popolare.

« Perchè non Società? », ci chiedono altri. Perchè, rispondiamo, questa denominazione poteva, così come *Compagnia*, da altri proposta, se non implicare, richiamare, per l'uso che se ne fa, un carattere commerciale o, comunque, professionale, che noi non abbiamo. Altri ancora avrebbe preferito *Circolo*. Ma questa parola significa propriamente « crocchio » e « adunanza » (« se ne fanno in piazza » dice l'Aretino) e rende, soprattutto, l'idea di una unione di persone in un luogo. Spieghiamoci con un esempio. Udendo parlare di *Circolo degli artisti*, voi non pensate a una unione spirituale di artisti di tutta Italia; pensate, piuttosto, a un ritrovo effettivo di artisti

in Milano o in Roma o altrove. Non è forse così?

Ma a questo punto salta su un lettore dalla inesorabile dialettica, per obiettarci: « Non è forse *circolo* l'esatta traduzione dell'inglese *club*, cioè della parola che avete testè abbandonata? ». Nossignore, *Circolo*, nel nostro idioma, è la precisa versione di *club* soltanto nel senso originario di questo vocabolo, quando cioè, nei secoli scorsi, *club* voleva significare una società di amici e conoscenti, aventi un luogo di ritrovo per riunirsi di tanto in tanto a lieto simposio o in piacevoli conversari o — quando si pensò a circoli letterari, politici, economici — per trattare insieme le questioni del giorno. Società, quindi, ristrette, non di rado difficili ad ammettere nuovi Soci e di carattere eminentemente locale.

Presso di noi questo significato originario si è conservato, sia pure attraverso qualche attenuazione, e in ciò sono concordi tutti i nostri lessicografi, perciò, mentre sono buone le denominazioni *Circolo filologico, Circolo scacchistico, Circolo mandolinistico*, ecc. non si può dire « Circolo Dante Alighieri » per indicare, anzichè una società di dantisti, il Sodalizio nazionale che tutela la lingua e la cultura italiana all'estero.

La parola inglese « Club » — in verità il Larousse pretende si tratti di parola prettamente francese! — ha invece subìto una più radicale trasformazione. Aubrey afferma che nel 1659 gli Inglesi usavano la parole *clubbe* (sicuro, quasi... fiorentinizzando!) per indicare « *a sodality in a tavern* »; altri dice che *club* designa una « *assembly of good fellows* », cioè una brigata di buoni compagnoni. Fra i *clubs* storici d'Inghilterra si ricordano, infatti, quello « della testina di vitello », il « Beefsteack-Club », il « Club dei disgraziati » e quello « dei bugiardi ».

Successivamente, il vocabolo passò a designare anche associazioni di notevole sviluppo e di libero accesso; ed è certo questa una delle ragioni per cui, in tal senso, ha trovato poi larga adozione in molti altri paesi.

Infine, alcuni ci domandano perchè non abbiamo pensato al vocabolo *Comunità*. A costoro lasciamo che risponda la *Enciclopedia Italiana*, la quale per la voce *Comunità* rimanda senz'altro a *monachismo* o a *ordini religiosi*. Dice un vecchio proverbio toscano: « Chi irrita un frate si tira addosso una comunità ». Infatti, i dizionarî (dalla Crusca, al Tommaseo, al Petrocchi, ecc.) si accordano nel definire la « comunità » una società di persone *conviventi* secondo norme stabilite; e tutti gli esempî citati si riferiscono a comunità cattoliche, ebraiche, protestanti, di Santi, ecc. Qualcuno usa comunità per Comune (vedi il Cellini: « La pagherà di certi pochi danari che ha in su la Comunità di Volterra »; vedi la « magnifica Comunità di Fiemme », ecc.): nessuno dei buoni scrittori l'usa per *associazione* o *consociazione* nel senso lato e limpido che hanno questi due vocaboli, il secondo ancor più dell'altro, specie per noi, cui ha permesso di conservare una sigla resa ormai gloriosa da otto lustri di patriottismo cosciente e di fervida attività. La nostra sigla, che ha ormai in sè il valore sintetico e l'evidenza vitale di un emblema, sarà infatti mantenuta intatta anche nella sua forma grafica, ormai consacrata dalla tradizione.

A questo punto possiamo permetterci una confessione. Sebbene il nome adottato sia bellissimo, non l'avremmo forse disturbato dal tranquillo sonno che esso dorme nei classici latini e nella Crusca, se lo spirito pratico di chi dirige le sorti del Sodalizio non avesse senz'altro circoscritto la ricerca ai vocaboli con la *C* iniziale. Le ottime ragioni di questa limitazione le abbiamo già spiegate. E allora, se, per le ragioni suesposte, non si può ricorrere a *Circolo, Comunità, Compagnia, Centro* e, peggio ancora, a *Collettività, Congregazione, Confederazione, Confraternita*, ecc., non restava che adottare quella che, del resto, una volta sottratta alle ombre d'un ingiusto oblio, ci è parsa la più bella e significativa.

Tutto sommato, dunque, e pur essendo grati ai molti che ci hanno scritto sull'argomento, anzi proprio in considerazione di ciò che ci hanno scritto, noi ci sentiamo confermati nella nostra convinzione circa la proprietà e, ci si perdoni la immodestia, la felicità dell'espressione prescelta. A parte il fatto che adottando questa denominazione possiamo considerare intangibile il nostro distintivo (distribuito ormai a quasi mezzo milione di persone!), osserviamo che *CONSOCIAZIONE* è parola di diretta provenienza dall'«aureo latino». Infatti, la vediamo usata in Orazio, in Cicerone, in Tacito, in Livio. Ma non s'usa più, osserva qualcuno. Non è una ragione seria: non dimenticate in proposito quello che ha scritto Orazio nella sua *Arte poetica:* « *Multa renascentur quae jam cecidere... vocabula* ». Verissimo: molte parole che già caddero d'uso rinasceranno, secondo che vuole l'uso stesso, supremo arbitro e moderatore della lingua: « *Usus quem penes arbitrium est et jus et norma loquendi* ». Anche Plinio afferma che « l'uso è il miglior maestro in tutte le cose ». Provate ad adoperare la parola *consociazione*, invece di sodalizio, istituzione o simili, e vedrete che essa finirà per piacervi, perchè armoniosa, nitida, espressiva. Abbiamo già citato esempi eloquentissimi: la «*Consociatissima voluntas*» di Cicerone è espressione stupenda, che definisce in modo superbo l'unirsi, il fondersi di singole volontà per un fine comune; e non meno conclusivo è il motto scolpito sul cippo del Brennero. Se altri esempi occorressero, — questa nostra scorribanda fra lessici ed enciclopedie ci ha necessariamente sospinti giù giù per la facile china delle esempli-

ficazioni filologiche e bibliografiche — ecco ancora Cicerone, che in una memorabile perorazione accenna alla « *Consociata fides* »; ecco Tacito: « *consociare audaces* »; ecco Livio: « *consociare animos* »; ed infine ecco il Tommaseo, che in pretto italiano chiama la religione « *potente consociatrice delle anime* ». E' quest'ultima la significazione che più ci piace e che noi appunto cercavamo. Per CONSOCIAZIONE intendiamo, infatti, ciò che unisce tutti i nostri animi; il senso della solidarietà in un solo intento e della comunanza in un vasto campo: intendiamo soprattutto un nome che sia « augurio e presagio » delle nuove sorti della C. T. I.: *nomen atque omen.*

IL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1938.

ATTENTI AL 15 NOVEMBRE!

Siamo nell'imminenza del *15 novembre*, termine prescritto dallo Statuto per il rinnovo della quota sociale. Riassumiamo, quindi, per coloro cui fosse sfuggito, « *Il nostro programma per il 1938* », pubblicato nel numero scorso de « Le Vie d'Italia », e ripetiamo l'appello ai Soci di inviarci, senza ulteriore indugio, l'importo della quota, che per il nuovo anno ammonta a L. 22,20 (Estero 32.20), e, in pari tempo, dell'abbonamento alla Rivista, che per il 1938 costa L. 22.50 (Estero L. 40.50), purchè effettuato prima del 15 novembre; dopo, ammonterà a L. 25.50 (Estero L. 45.50). Fra quota e abbonamento, si tratta di mandarci complessivamente, a mezzo del modulo di conto corrente postale allegato a questo fascicolo, L. 44.70 (Estero L. 72.70).

Per tutti i Soci, anche per i Vitalizi — ai quali chiediamo di affrettarsi a rinnovare l'abbonamento a «Le Vie d'Italia» — il *15 novembre* rappresenta dunque una data importante, *una data da non dimenticare!*

Ai Soci sono riserbati, anche per il prossimo anno, vantaggi non soltanto morali, ma anche materiali e pratici. Il primo e più gradito sarà, senza dubbio, la GUIDA DELL'AFRICA ORIENTALE ITALIANA. Questo dono è concesso a tutti i Soci, annuali e vitalizi.

I Soci potranno poi scegliersi un altro ricco dono: il PREMIO 1938. Accordando al singolo Socio la facoltà di esprimere le proprie preferenze riguardo al secondo dono, si è voluto rendergli accessibile una cospicua parte delle edizioni di alto valore scientifico e turistico fin ora cedute soltanto a pagamento.

L'assegnazione di questo *Premio 1938* è regolata in diverso modo, a seconda che i Soci siano annuali o vitalizi.

Quanto ai Soci annuali, basterà che rinnovino entro il 15 novembre la loro iscrizione per il 1938, e senz'altro, in più della *Guida dell'A. O. I.*, potranno scegliersi un altro dono nel seguente elenco:

Premio 1. ANNUARIO GENERALE 1938.

E' il ben noto e apprezzatissimo repertorio di tutti i Comuni e delle Frazioni del Regno d'Italia, completamente aggiornato e anche trasformato, per renderlo di più facile consultazione. Fra l'altro, questa nuova edizione sarà corredata di un *Atlantino*, che in oltre 100 Carte al 500.000 metterà sott'occhio tutto il territorio d'Italia, permettendo di individuare la posizione topografica delle singole località e di riconoscere i servizi di trasporto che le collegano.

Premio 2. CARTA DELL'AFRICA ORIENTALE ITALIANA al milione.

La rete stradale, le opere marittime, idrauliche, minerarie, edilizie, di colonizzazione agraria, di bonifica e di rimboschimento, tutto il piano sessennale di lavori pubblici nell'Impero richiedeva un documento cartografico di consultazione sufficientemente particolareggiato e aggiornato. La nostra Carta al 1.000.000 risponde a queste esigenze: sono 6 fogli, ognuno del formato di cm. 65×100; in totale, circa 4 m. quadrati di superficie disegnata.

Premio 3. GUIDA DEI CAMPI DI BATTAGLIA.

I primi due volumi della serie: Volume I (*Il Trentino, il Pasubio, gli Altipiani*); Volume II (*Il Monte Grappa*).

Premio 4. SEI FOGLI della CARTA D'ITALIA al 500.000, e cioè i nuovissimi Fogli 11, 12 e 13 — che completano la Carta — ed altri 3 Fogli a scelta tra i primi 10 già pubblicati.

Premio 5. UN VOLUME A SCELTA fra gli 8 già pubblicati, della collezione di monografie illustrate ATTRAVERSO L'ITALIA: I. Piemonte; II. Lombardia, parte I; III. Lombardia, parte II; IV. Sicilia; V. Toscana, parte I; VI. Toscana, parte II; VII. Campania; VIII. Puglia, Lucania, Calabria.

Premio 6. CINQUE FOGLI della CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA: Il Cervino e il Monte Rosa (al 50.000); La Riviera di Levante da Genova a Sestri (al 50.000); Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia (al 50.000); La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri (al 50.000); Il Gruppo delle Grigne (al 20.000).

Al Socio vitalizio, poichè per esso non esiste rinnovazione di quota, oltre alla *Guida dell'A. O. I.*, destinata a tutti i 470.000 Soci della C. T. I. manderemo, a sua scelta, uno dei 6 premi innanzi elencati, purchè soddisfi *ad una qualsiasi delle seguenti condizioni:*

a) da oggi al 30 giugno 1938 procuri 1 nuovo Socio vitalizio o 5 nuovi Soci annuali a *quota 1938;*

b) entro il 15 novembre 1937 si abboni o rinnovi l'abbonamento a LE VIE D'ITALIA (oppure a LE VIE DEL MONDO) per l'anno 1938 e prima del 30 giugno 1938 presenti tre nuovi Soci annuali;

c) entro il 15 novembre 1937 versi l'importo dell'abbonamento cumulativo alle Riviste LE VIE D'ITALIA e LE VIE DEL MONDO (L. 70 complessive) ed entro il 30 giugno 1938 presenti 2 nuovi Soci annuali;

d) da oggi a tutto il 30 giugno 1938, fra abbonamenti e pubblicazioni, acquisti presso la *Consociazione Turistica Italiana,* in una volta sola, per un complessivo importo di L. 100 e presenti 2 nuovi Soci annuali.

Per quei Vitalizi che non volessero concorrere al PREMIO 1938 in una delle forme sopra ricordate, metteremo a disposizione il premio prescelto a L. 10, e cioè ad un prezzo inferiore a quello (già ridotto) in vigore per tutti i Soci unica condizione, che le richieste del premio ci pervengano *entro il 31 dicembre 1937.*

Ed ecco come si procede alla scelta del premio. Il Socio annuale, versando la quota 1938, indicherà quale dei sei Premi desidera di ricevere, usando l'espressione: « rinnovo la quota 1938 e scelgo il Premio N. ... ». Analogamente il Socio vitalizio scriverà: « presento il Socio X Y e concorro al Premio N. ... », ecc.

A coloro i quali non indicassero il premio preferito sarà inviato l'*Annuario Generale 1938.*

Se un Socio, scelta come premio gratuito una delle 6 pubblicazioni offerte in dono, desiderasse acquistarne altre, potrà averle a questi prezzi:

	Alla Sede	Italia, Impero e Colonie	Estero
Annuario Generale 1938	L. 15.—	L. 17.—	L. 20.—
Carta A.O.I. al 1.000.000	L. 15.—	L. 17.—	L. 20.—
Vol. I della *Guida dei Campi di Battaglia* (Trentino, Pasubio, Altipiani)	L. 9.—	L. 10.—	L. 14.—
Vol. II della *Guida dei Campi di Battaglia* (Monte Grappa) . . .	L. 6.—	L. 7.—	L. 10.—
Attraverso l'Italia (un volume a scelta) . . .	L. 14.—	L. 17.—	L. 20.50
Gruppo dei 3 Fogli 11, 12, 13 della *Carta d'Italia al 500.000*	L. 5.—	L. 5.—	L. 7.—
Carta d'Italia al 500.000 in 13 fogli: ogni foglio .	L. 2.—	L. 2.50	L. 3.—
Ogni foglio in più oltre il 1°	L. 2.—	L. 2.10	L. 2.25
Gruppo dei 5 fogli della *Carta delle Zone Turistiche*	L. 10.—	L. 13.50	L. 16.—
Ciascuno dei 5 fogli . .	L. 2.—	L. 3.—	L. 4.—

Venticinque anni di attività per le fortune del Sodalizio.

Compiono venticinque anni da che il gr. uff. dr. Attilio Gerelli entrò nella famiglia del Touring Club Italiano, portandovi il costante, prezioso contributo di una eccezionale attività. A commemorare questa data i funzionari e i dipendenti del Sodalizio si sono in questi giorni raccolti intorno al loro Segretario Generale per una manifestazione di plauso e di affetto.

Il dott. Gerelli iniziò la sua collaborazione nel 1912, come aiuto diretto del Presidente; solerte segretario, poi, di Luigi Vittorio Bertarelli nella redazione delle Guide, ne fu compagno inseparabile nelle rapide scorribande in automobile lungo tutta la Penisola, a indagare, osservare, annotare; collaborò anche alla fondazione e al progresso costante de « *Le Vie d'Italia* » per dotare il nostro Paese di un nuovo tipo di rivista inteso a studiare e diffondere il turismo in tutti i suoi aspetti di moto e di vita fisica non solo, ma anche nei suoi riflessi culturali ed economico-sociali: tutto ciò, per dare impulso alla miglior conoscenza della Patria, poichè conoscerne le innumeri bellezze di natura e di arte è amarla e servirla. Dopo questo lungo tirocinio di intenso e appassionato lavoro, agli inizi del 1924 il dott. Gerelli fu nominato Segretario Generale. Questo venticinquennio costituisce un bellissimo ciclo di opere, in cui Egli diede e dà continuamente la più alta dimostrazione delle sue peculiari qualità di costruttore: una calma e un equilibrio di parole e di ragionamenti nei quali, non di meno, sono manifesti i segni dell'intimo ardore; espertissimo amministratore e nello stesso tempo veramente direttore, cioè alfiere e guida; aperto alla visione d'insieme ed esperto nella tecnica dei particolari; nel quotidiano lavoro, a continuo contatto coi dipendenti, una costante urbanità e cortesia di modi che rafforza la sua autorità incitatrice di quello spirito di emulazione e di quell'affetto per cui il lavoro cessa di essere un obbligo e un peso per diventare una partecipazione volonterosa e una gioia.

Di questi sentimenti verso il dott. Attilio Gerelli ci rendiamo oggi interpreti, certi di esprimere con ciò il pensiero di quanti, membri della nostra Consociazione, da vicino o da lontano hanno potuto seguire l'opera sua in questi venticinque anni di lavoro fecondo, così bene spesi, poichè tanto bene hanno fruttificato.

Soci Vitalizi all'ordine del giorno.

La lettera, pubblicata nel numero di ottobre, che cinque Soci Vitalizi fra gli anziani della Consociazione scrissero a commento delle parole del nostro Presidente, accompagnandola con lo spontaneo invio di un contributo pecuniario a conguaglio delle loro vecchie quote con le L. 350 dovute dai nuovi Vitalizi 1938, ha trovato corrispondenza nell'animo di altri, che hanno voluto sollecitamente imitare il gesto significativo. Essi si sono certo domandati se le L. 7.50 di medio apporto annuo ricavato dalle quote di L. 150 e Lire 200, rispondono alle esigenze odierne del Sodalizio e ai beneficî che i Soci ricavano per effetto della loro appartenenza alla C. T. I.

Postosi questo quesito, hanno preso sicuramente in considerazione gli aumenti considerevoli subìti dal costo di tutti i servizi e i nuovi oneri che ne derivano; non solo, ma hanno anche tenuto presenti le nuove o rinnovate forme di attività

che il Sodalizio è andato assumendo nel corso degli anni e la necessità che esso acceleri, non rallenti, i tempi della sua già vasta e complessa attività. Ogni sosta sulle posizioni conquistate sarebbe, infatti, indizio di stanchezza, e nella stasi non v'è speranza di vita e di avvenire.

L'appello ai Soci vitalizi dei quattro Anziani che promossero l'allineamento della quota ha trovato subito eco, ed oggi possiamo registrare i nomi dei primi volonterosi che lo hanno raccolto. Sensibili a questa loro manifestazione di solidarietà, esprimiamo la compiacenza del nostro animo grato, facendo voti perchè l'esempio sia seguito dai vitalizi con quel fervore plebiscitario di cui ci danno prova ogni qualvolta trattasi dell'avvenire e della prosperità del Sodalizio.

Avv. Gr. Uff. Giuseppe Acutis, Torino; A. C., Brescia; Del Guerra Mario, Civitavecchia; Fenaroli Giovanni, Alzano Lombardo; Rag. Gennaro Fossataro, Roma; Rag. Franco Jacch, Console, Littoria; Marangoni Italia ved. Fattori, Roma; Mongini Carmela, Bombay; Mongini Elisa, Torino; Mongini Urbano, Console, Torino; Dr. Comm. Silvio Armando Neri, C. Console, Torino; Conte Bruno di Prampero, S. Martino al Tagliamento; Dr. Mario Armando Palmieri, Genova; Palmieri Armando di Carlo, Genova; Petri Ottorino, Suna; Dr. Ing. Iginio Tansini, Milano.

La somma necessaria all'allineamento della quota è di: L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 150 per quelli iscritti a tutto il 31 dicembre 1935; Lire 100 per quelli iscritti successivamente.

Alcuni Soci ci hanno inviato una parte della somma occorrente per l'allineamento della loro quota. Pubblicheremo i nomi di questi benemeriti Vitalizi via via che essi avranno completato il versamento.

RINNOVARE L' ABBONAMENTO !

Non siamo abituati a lodare le cose nostre ed amiamo che il giudizio spassionato su questa rivista, come su tutte le molteplici attività del Sodalizio, ci venga dai Soci. Ma essendoci capitato sott'occhio un numero de « Le Vie d'Italia » *di vent'anni fa con queste parole del nostro indimenticabile Presidente L. V. Bertarelli:* « Le Vie d'Italia » cresceranno gradualmente, con sicuro cammino e senza interruzione », *ci soffermiamo, una volta tanto, a dare un'occhiata al passato e al presente, traendo qualche lieto presagio sull'avvenire del periodico.*

Alla promessa di L. V. Bertarelli siamo certi di aver tenuto fede: la Rivista è cresciuta, con gli anni, di mole; ha notevolmente arricchito la propria documentazione iconografica, ed anzi, perchè questa sia più aderente al testo, pubblichiamo un materiale non di occasione, ma fatto eseguire appositamente, di volta in volta, dai più valenti fotografi d'Italia; alla fotografia talora alterniamo disegni originali di artisti di chiaro nome; ai consueti procedimenti tecnici di stampa andiamo in parte sostituendo i nuovi, di più chiara evidenza; scrittori di nobile stile e di gusto squisito vengono ad infittire la schiera dei Collaboratori; nei notiziarî ci teniamo scrupolosamente aggiornati in ogni campo di nostra competenza: turismo, automobilismo, motociclismo, ciclismo, aviazione, motonautica, ecc. e poichè questi notiziari sono sempre più nutriti e bene illustrati, si può dire che tendono a costituire da soli una rivista nella rivista.

Nè vogliamo fermarci ai risultati conseguiti. Innovazioni e migliorie più o meno importanti sono evidenti, ad osservatori non superficiali, in ogni numero. Perchè « Le Vie d'Italia » *— lo promettiamo — progrediranno ancora, progrediranno sempre; sentiamo questa esigenza del nostro lavoro come un assillo quotidiano che non permette soste, ben conoscendo per lieta esperienza che il numero degli abbonati aumenta in ragione diretta del nostro sforzo a migliorarci e progredire. Non v'è soddisfazione maggiore per coloro che alimentano la vita di un organo di stampa di sentire che crescono intorno i consensi e i lettori, specialmente quando — come nel caso nostro — si dà voce all'opera di un potente istituto di cultura e di propaganda, che non è l'ultimo agente propulsore della nuova civiltà italiana.*

Attendiamo, quindi, che la nostra già folta schiera di fedeli si arricchisca di nuovi abbonati per l'anno a cui andiamo incontro. Il prezzo di abbonamento a « Le Vie d'Italia », *comparato alla mole e alla sostanza, è fra i più modesti: i nostri amici e i vecchi abbonati lo facciano notare a coloro presso cui si adopreranno per indurli ad abbonarsi. I vecchi e i nuovi abbonati tengano poi presente che l'importo dell'abbonamento, se inviato entro il 15 novembre, è di L. 22.50, mentre dopo quel termine è di L. 25.50. Si vuol naturalmente premiare i diligenti e i solleciti, anche perchè all'Amministrazione torna utile conoscere per tempo su quali elementi concreti può basare i suoi piani per il nuovo anno.*

Chi legge queste righe è pregato di riflettere che soltanto un istituto disinteressato come la Consociazione Turistica Italiana può, per i fini superiori che esso persegue, permettersi di offrire al prezzo di cui sopra — mentre la carta rincara notevolmente — un volume che a fin d'anno risulterà di 1500 pagine, con almeno altrettante illustrazioni!

Ma non abbiamo citato per intero la frase di L. V. Bertarelli, che va così completata: « Le Vie d'Italia » *cresceranno gradualmente, con sicuro cammino e senza interruzione,* anche per la propaganda che ad esse faranno gli stessi Soci! ».

Giustissimo. Ogni abbonato ricordi che non è poi tanto difficile procurare alla Rivista almeno un altro abbonato: raddoppiando il numero dei propri lettori « Le Vie d'Italia » *acquisterebbero infatti tale forza, da permetterci di intensificare ed affrettare le migliorie già in atto.*

Il XIII Congresso Geografico Nazionale plaude all'opera della C. T. I.

Come il precedente, che ebbe luogo a Cagliari tre anni or sono, anche il XIII Congresso Geografico Nazionale, svoltosi in Friuli dal 6 al 12 settembre di quest'anno, si è chiuso con un voto di plauso al nostro Sodalizio

Al Congresso, inaugurato dal Ministro dell'Educazione Nazionale S. E. Bottai e che ebbe l'onore della presenza di S. A. R. il Duca d'Aosta e la collaborazione dei più distinti cultori delle discipline geografiche, la C. T. I. era rappresentata dal suo Vice-presidente ing. Bertarelli, il quale riferì ampiamente — fra unanimi approvazioni — sull'attività svolta dal Sodalizio nel campo geografico durante l'ultimo triennio.

Lo stesso Ministro Bottai inaugurò la Mostra della Cartografia antica e moderna riguardante il Friuli, allestita parte nella sede municipale di Udine e parte nella Casa della Contadinanza, mostra alla quale il nosro Sodalizio ha partecipato in modo assai brillante.

Ed ecco il testo dell'ordine del giorno votato, a sezioni riunite, dai Congressisti:

« Il XIII Congresso Geografico Nazionale, udita la relazione del Vicepresidente del Touring Club Italiano (Consociazione Turistica Italiana) sull'attività svolta nell'ultimo triennio, rinnova col più vivo compiacimento il suo caloroso plau-

so per la molteplice, complessa, efficacissima opera del possente Sodalizio, rilevando come quest'opera, in progressiva e magnifica ascesa, si svolge con vantaggio sempre maggiore della scienza e della cultura geografica e con piena comprensione delle nuove mete assegnate all'Italia Imperiale.

Almagià, Toniolo, Lorenzi, Desio, Colamonico, Gortani, De Magistris, Malesani, Ricci ».

La "Campagna del Mezzo Milione".

Eccoci a registrare nuove benemerenze dei Soci, per la « *Campagna del mezzo milione* », alla quale essi partecipano spinti anche dal premio destinato a chiunque procuri un nuovo Socio, ma specialmente dalla certezza di essere utili a coloro che riescono ad inquadrare nelle nostre file.

Fra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi tra i numeri 3001-3100, 3101-3200 e 3201-3300 sono state di recente sorteggiate altre tre copie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo*. La sorte ha favorito il Serg. Magg. Mario Bianco, Sezione Sussistenza D. V. L.; il Col. Dr. Comm. Filippo Tagliavacche, Capo Console Militare per i CC. RR. di Roma; il Cap. Camillo Barbieri, Console Militare presso la Compagnia CC. RR. di Bolzano.

Esempi da imitare.

Continuiamo a registrare lo spontaneo invio, da parte di numerosi Soci Vitalizi, della quota integrativa di L. 22.50 o di L. 30, secondo cioè che si tratti di Soci inscritti con la quota di Lire 150 (prima del 1932) o di L. 200 (dal 1932 al 1935) a rimborso della somma versata dalla nostra Amministrazione per convertire il loro contributo in Rendita 5 %:

S. E. il Dott. Gr. Uff. Enrico Cavalieri, Napoli; Ing. Carlo Gay, Roma; Cav. Don Luigi Rossi, Nerviano per S. Ilario Milan.; R. Scuola Secondaria d'Avviamento Professionale, San Remo; Avv. Alberto Baseggio, Milano; Del Nunzio Attilio, Varese; Azzalini Franco, Asmara; Maggiore Cav. Carlo Salis, Napoli; Cav. Ottorino Mascolini, Rocca Littorio; Rag. Duilio Cerne, Bengasi; Solera Ugo, Ostiglia; Dott. Vincenzo Serpa, Roma; Dott. Carlo Gavio, Castelnuovo Scrivia; Frigerio Luigi, Barzano Brianza; Bulgarelli Vasco, Lagosanto; Rag. Mario Martinelli, Como; Rag. Alessandro Tosatti, Milano; Gianinetti Bernardino, Torino;
ze; Dott. Ing. Cesare Scaravaglia, Milano; Polverini Antonio, Camogli; Dott. Rodolfo Bertolini, Milano; Sac. Giovanni Tschon, Nomi; Dott. Nino Pagliani, Modena; Dott. Fedele Balestrieri, Brescia; Cav. Aldo Caselli, Roma; Avv. Enrico Maccario, Genova; Dott. Umberto Poppi, Bologna; Colombi Antonio, Agordat; Dott. Michele Scalfi, Albiate Brianza; Dott. Carlo Gandini, Console del T. C. I., Urago d'Oglio; Ottino Guido, Milano; Cazzaniga Angelo, Milano; Giubilo Umberto, Padova; Parducci Marcello, Lucca; Bacchetti Antonietta, Sospirolo; Geom. Cav. Ottorino Rabbaglietti, Console del T. C. I., Macerata; Ing. Giovanni Ghirotti, Venezia; Ing. Giovanni Fortini, Lugano; Ing. Umberto Orazi, Roma; Dott. Ing. Gian Carlo Adt, Milano; Dott. Generale Comm. Leone Sestini, La Spezia; Colonnello Cav. Uff. Mario Carossini, Villefranche sur Mer; Avv. Comm. Silvio D'Amore, Napoli; Marchese Enrico Forcella, Napoli; Rag. Gr. Uff. Luigi Stobbia, Milano; Dott. Cav. Uff. Sebastiano Monaco, Siena; Dott. Cav. Ubaldo Balladelli, Bologna; Dott. Prof. Marco Aurelio Sisti, Jesi; Dott. Prof. Giorgio Nicolich, Trieste; Cav. Don Enrico Boratto, Piverone; Rizzioli Olga, Firenze; Dott. Pietro Prada, Viterbo; Savattone Carlo, Rivara; Rag. Gaetano Rovigati, Console del T. C. I., Ancona; Cav. Bruno Sala, Milano; T. Colonnello Cav. Amedeo Veronese, Varese; Levi Franco, Bologna; Grilli Pierino, Milano; Comandante Carlo Franchi, Zara; Materazzi Sirio, Narni; Alberto Perno Antonino, Mazzarino; Dott. Alfredo Brondi, Altare; Geom. Franco Re, Milano; Dott. Ugo Rizzolio, Nizza Monferrato; Uberto Giovanni, Alessandria; Ciarlone Salvatore, Formia; Cesa Alfredo, Ciriè; Gr. Uff. Antonio Papaleo, Roma; Gerosa Ferruccio, Milano; Cav. Giorgio Somigli, Firenze; Generale Comm. Mario Ruggeri, Arona; Arch. Prof. Cav. Alfonso Du Bois, Milano; T. Colonnello Dott. Comm. Pietro Finato, Roma; Dott. Giovanni Giordano, Genova; Dott. Ing. Luigi Pegreffi, Sondrio; Gazzillo Maria Pia, Roma; Geom. Giuseppe Morelli, Adi Ugri; Dott. Ing. Alberto Pedrizzi, Napoli; Dott. Rag. Comm. Angelo Pietra, Roma; Dott. Ing. Carlo Giacomini, Bologna; Prof. Gennaro Persico, Napoli; Ing. Cav. Francesco Minorini, Milano; Dott. Ing. Idro Batignani, Montepulciano; Ing. Guido Rusconi, Lecco; Dott. Cav. Giovanni Limonta, Bergamo; Prof.a Nina Corazza, Faenza; Rondini Bruna, Bologna; Don Angelo Trabattoni, Milano; Mariani Giovanni, Milano; Becher Ferdinando, Venezia; Rag. Gino Musatti, Venezia; Bocchi Mario, Parma; Moneta Pietro, Milano; Cav. Paolo Cassi, Milano; Rag. Luciano Dameno, Milano; Rag. Guido Conomo, Cairo; Dott. Baldassarre Mischi, Roma; Bandino Domenico, Rivarolo Canavese; Tornielli Giulio, Console del T. C. I., Borgo Littorio; Dott. Pietro Girola, Milano; Rag. Virginio Svidercoschi, Milano; Pessina Renzo, Milano; Steiner Roberto, Bergamo; Rag. Giuseppe Giannini, Milano; Dott. Giuseppe Napoli, Catania; Vetromile Pietro, Console del T. C. I., Biella; Dott. Angelo Galli, Soresina; Dott. Prof. Enzo Appendino, Venezia; Albertini Bruno, Crema; Zennari Giuseppe, Venezia; Rocco Nicolino, Console del T. C. I., Celenza Valfortore; Guffanti Carlo, Arona; Rag. Aldo Gobesso, Venezia; Bisciotti Carlo, Novara; Don Elia Balzarini, Parabiago; Dott. Alberto Borello, Torino; Avv. Luigi Cesare Cattaneo, Como; Rag. Samuele Rasora, Novi Ligure; Rag. Carlo Zivelonghi, Verona; Dott. Guido Battioni, Parma; Dott. Mario Frilli, Trieste; Riboldazzi Carlo, Carpignano Sesia; Lodo Basilio, Adria; Poggi Giuseppe, Genova; Galetti Mario, Milano; Vivanda Angelo, Tarcento. *(continua)*

Risposte ad alcuni quesiti.

Continuando a pervenirci domande a chiarimento di alcuni punti del programma 1938, ripetiamo in succinto quanto si disse nel numero scorso.

La pubblicazione della *Guida breve* non è sospesa, ma soltanto ritardata per dare la precedenza (e ognuno può intuirne le ovvie ragioni) alla *Guida dell'Africa Orientale Italiana*, la qual cosa ci obbliga a prorogare anche l'uscita dei volumi ancora inediti della collezione *Attraverso l'Italia*, per concentrare i nostri sforzi nella doverosa e necessaria illustrazione dell'Impero. Naturalmente, non mancheremo di render noti i termini di queste brevi proroghe e quali saranno i volumi che a mano a mano verranno in luce nei prossimi anni.

Quanto al premio n. 4 relativo alla *Carta d'Italia al 500.000* (fogli 11, 12 e 13, ed altri 3 fogli a scelta), sappiamo bene che almeno in parte non interessa i Soci già in possesso della serie dal n. 1 al n. 10; ma sappiamo pure che questo dono riuscirà certamente gradito ai Soci di fresca data che non posseggono l'intera collezione. I vecchi Soci, invece dei 6 fogli anzidetti, possono scegliere un altro dei premi offerti e, per completare la *Carta d'Italia*, acquistare separatamente i fogli 11, 12 e 13, che cediamo, franchi di spese, in Italia, Impero e Colonie, al prezzo speciale di L. 5 (Estero L. 7). Aggiungiamo che gli ultimi 12 fogli della *Carta dell'Africa Orientale Italiana* al milione (i primi 25 gli abbonati a *Le Vie d'Italia* li ebbero già) saranno pronti alla fine di quest'anno 1937 e verranno ceduti ai Soci al prezzo di L. 12, incluse le spese di spedizione in Italia, Impero e Colonie (Estero L. 15).

Le Vie del Mondo.

Il fascicolo di novembre de *Le Vie del Mondo* ha il seguente interessantissimo sommario: F. MORTON, *Un centro di civiltà trimillenaria: Hallstatt;* R. ALMAGIA', *Possedimenti britannici in Africa Orientale* (con una carta geografica a colori); C. PADOVANI, *Materie prime: il Carbone;* G. GASPERI, *Ankara e la nuova Turchia;* V. BRANCHI, *La Valle della Morte in California.*

120 pagg., 134 illustraz., 3 tavole a colori, una carta geografica a colori.

AT-11

SIATE PRONTI PER IL FREDDO

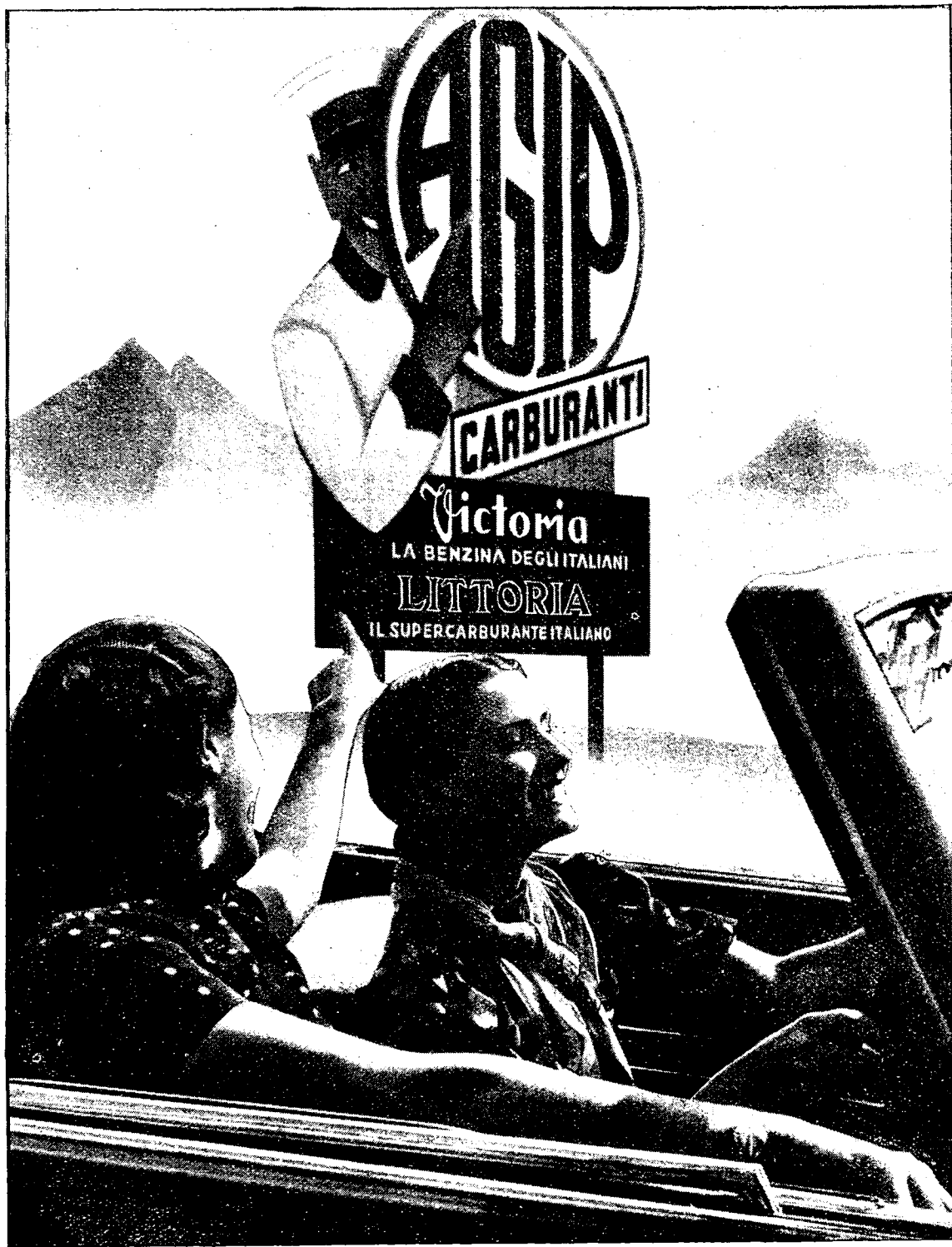
Meglio una settimana *prima...*
che un giorno *dopo!*

Rapide partenze
Facili cambi di marcia con

Mobiloil Arctic

E MOBILOIL "CW„ PER INGRANAGGI

Un Servizio Mobiloil comprendente, oltre al ricambio olio al motore, cambio e differenziale, la completa ingrassatura dello chassis, metterà la vostra auto in grado di affrontare il più rigido clima.

AGIP
CARBURANTI
Victoria
LA BENZINA DEGLI ITALIANI
LITTORIA
IL SUPERCARBURANTE ITALIANO

AUTOMOBILISMO

RIVEDERE I DIVIETI DI SOSTA

Durante l'estate decorsa, più di un lettore ci ha segnalata la curiosa iniziativa presa a Paraggi dall'autorità provinciale in tema di parcheggio. Dopo che l'incantevole villaggetto del golfo Tigullio ha avuto il respiro della nuova strada a monte, che ha consentito di deviarvi il traffico della vecchia strada a mare — dove prima era consentita la sosta malgrado il forte transito — sono sorti nuovi cartelli indicatori del divieto di sosta in tutte le zone praticamente sfruttabili della turistica località, tranne un'area dove è stato stabilito un parcheggio... a pagamento. Cosicchè dove prima si poteva sostare gratuitamente avendo una sola via maestra a dispo. zione, ora che le vie sono due la sosta libera è soppressa.

Nè il fenomeno di Paraggi pare isolato, stando ad altre segnalazioni di altri lettori, pur non trattandosi di casi così stridenti con la logica... Il problema riveste, comunque, un carattere generale e di principio.

Il nuovo Regolamento Urbano Unificato vieta ai Comuni d'istituire parcheggi a pagamento, se in immediata prossimità non sussiste un parcheggio gratuito di capienza eguale o superiore. Ora, è bensì vero che tale regolamento, creato per le città, non vige nè è applicabile ai centri minori e alle località turistiche, ma non perciò è meno chiara la mens legis, *che dovrebbe, quanto meno per virtù analogica, vincolare anche le iniziative municipali e provinciali in queste località. In altri termini, il legislatore ha voluto ribadire il concetto, già implicitamente affermato nell'art. 24 del vigente Codice Stradale, che ha elevato la libertà di sosta a regola generale e confinato il divieto ad eccezione: cioè che il parcheggio a pagamento dev'essere il corrispettivo di un reale servizio di custodia facoltativamente richiesto dall'utente, non un'imposizione o una tassa obbligatoria, più iniqua e anacronistica dei famigerati e soppressi pedaggi, perchè il transito per una data strada ammette solitamente varianti o giri viziosi, mentre la sosta evidentemente non ammette altra alternativa che la rinuncia o il pagamento della tassa.*

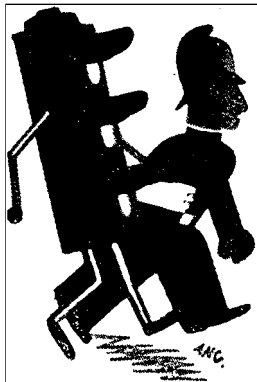
Non va dimenticato che l'art. 24 Codice Stradale dà facoltà agli enti cui le strade appartengono di vietare o limitare la sosta in determinati spazi: *non già la facoltà di... autorizzarla. Vale a dire che l'implicito presupposto di questa facoltà è la libertà di sosta in tutti gli altri spazi, che devono evidentemente formare la maggioranza: gli spazi vietati debbono essere* determinati, *cioè* racchiusi in termini, *circoscritti, e non possono essere estesi alla totalità della zona in cui può sorgere l'interesse o il bisogno di sostare.*

Quanto sopra prescinde da una questione anche più generale e delicata, che accenniamo a titolo di sottigliezza giuridica: è stato osservato, cioè, che in tali determinati spazi la sosta può essere vietata o limitata, *non* condizionata. *Ora la* limitazione *può riguardare il periodo orario, la durata massima, l'unidirezionalità, l'eventuale sagoma d'ingombro o la natura dei veicoli, ma non già... il pagamento di una tassa, che è una condizione e non un limite. A comprova di questa interpretazione si osserva ancora che lo stesso comma di legge ammette, anche per questi determinati spazi, l'eccezione della sosta « per giustificato motivo e mantenuta nel limite di tempo strettamente occorrente ». Se ne è dedotto (e la deduzione pare fondata) che il parcheggio a pagamento (dove l'ingresso è vietato, indipendentemente dal motivo e dalla durata, se non si è verificata la* condizione *del pagamento), non è neppure stato previsto dal legislatore: quindi sarebbe arbitrario.*

Ci auguriamo che questa osservazione estremista possa facilitare una... amichevole transazione tra la classe degli utenti e le autorità locali: i primi rinuncerebbero ad invocare l'eccezione giuridica di principio, e le seconde dovrebbero riportarsi nella lettera e nello spirito del Codice Stradale e del Regolamento Urbano: qualche parcheggio custodito per chi lo vuole, e molti parcheggi liberi per chi ne fa a meno.

al. far.

IL SEMAFORO E IL VIGILE

(FAVOLETTA)

C'era una volta... no: una volta non c'era. *Il fuoco, l'acqua e l'onore fecero un giorno comunella insieme...* nemmeno: ad esempio, l'onore non c'entra punto. Ecco: *Il Comune, la guardia e il semaforo fecero un giorno comunella insieme...* Ci siamo. E vediamo che cosa ne è nato.

L'Italia non ha i mastodontici agglomerati urbani, ove gli abitanti si contano a più milioni, e ove dev'essere tanto triste vivere; ma tuttavia Roma, Milano, Napoli, Genova, Torino (l'elenco è a puro titolo esemplificativo) hanno alcune zone di transito nelle quali il traffico è intenso, ed è bene sia regolato. In questi punti, il guidatore, il pedone, lo stesso ciclista, solo che abbiano occhi per vedere e qualche rimasuglio d'istinto di conservazione, rallentano, si guardano attorno, vanno più cauti. È la intensità stessa del traffico che da sola richiama alla prudenza. Il vigile o il semaforo sono stati indotti in quei punti da una ragione di necessità.

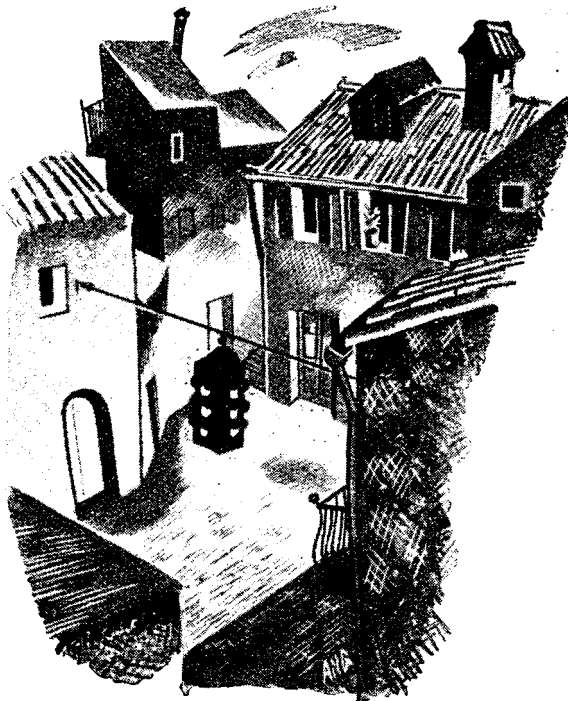
Senonchè le 999 Peretole d'Italia, vedendo la capitale e le città maggiori porre uomini e meccanismi regolatori della circolazione, proprio come Nuova York, Londra e Berlino, sono state prese da una mania, subito salita allo stadio furioso, la quale chiameremo *semaforìa*.

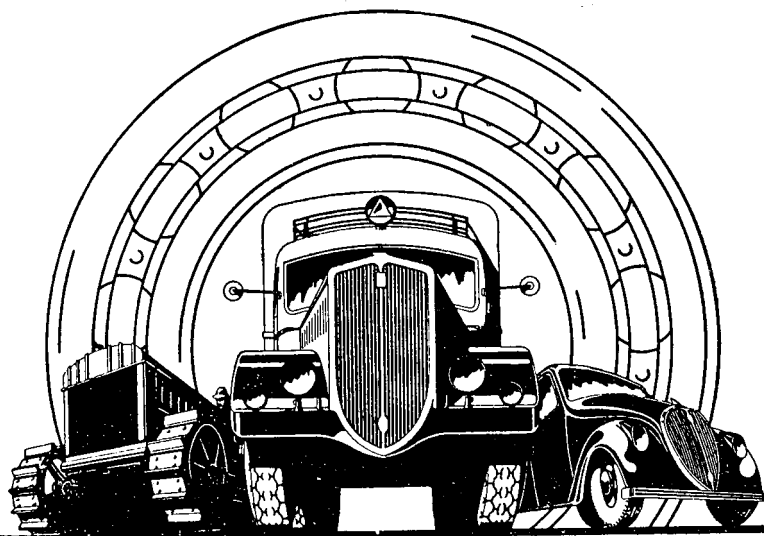
Le Amministrazioni di quelle che D'Annunzio chiamò *città del silenzio*, dove la vita è tanto dolce appunto perchè è tanto tranquilla, avrebbero creduto di mancare verso la città e verso loro stesse, se non avessero preso le più draconiane misure per regolare un traffico... che non esiste: e, prese da *semaforìa* acuta, per non subire l'onta di una inconfessabile diminuzione di prestigio, hanno adornato i più deserti *canti* di rutilanti regolatori automatici della circolazione. Non deve esser

tanto il divertimento, che sarebbe di per sè innocuo, di vedere il rosso e il verde e il giallo girandolare nel *natio borgo selvaggio*, là ove le ragazze si pavoneggiano e i bei giovani fan la ruota passeggiando; non deve esser solo la consolazione nascente dal credersi in buona fede divenuti reggitori di una fervida metropoli; quanto — è a credere — la fiducia nella legge fisiologica, secondo la quale l'organo crea la funzione. I funzionari preposti alla regolazione del traffico devon proprio credere che, ponendo un semaforo dinnanzi alla Chiesa Parrocchiale, là dove s'incrociano via Nemesio Qualsiasi e via Galdino Càmola, e mantenendovelo qualche diecina d'anni, il traffico debba venire. « Oh ! se verrà ! E come!... » — si son detti. E aspettano...

Le *cento città d'Italia* son tutte ricche di opere d'arte e di nobili tradizioni, sono tutte ad una ad una piacenti; ma non sono tutte pulsanti di vità; non sono, diremo, tutte *semaforabili!* Eppure sono tutte abbondantemente *semaforate.*

Ora come, se c'è movimento intenso, il guidatore, il pedone, il ciclista, si sentono chiamati a vigilanza e prudenza, anche se non c'è semaforo; così, se il traffico non esiste, nessun passante bada al semaforo, se anche esso c'è. Si può formulare questa legge indefettibile: *L'incrocio deserto non tollera semaforo.* Chè se qualche automobilista, ad uno di quei pacifici incroci, alzando per caso gli occhi, si accorge del semaforo, e vede il segnale rosso, e si ferma, l'assenza assoluta di ogni moto intorno a lui e di ogni rumore gli infonde tal senso di pace, ch'egli, in attesa del verde, si addormenta sul volante.

Vien fatto di credere che per i comuni minori gli automobilisti siano gente da castigare ad ogni costo. Il medico che corre al letto del malato, l'avvocato che si affretta all'udienza, il notaio che vuol arrivare in tempo a raccogliere le ultime volontà del morente, il commer-

...EPPURE IL SEMAFORO C'È, LASSÙ, E SEGNA ROSSO...

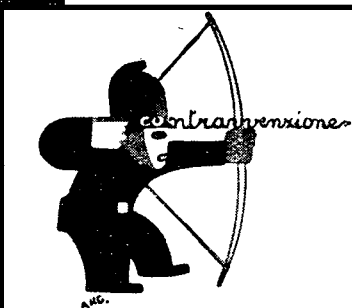
ciante che è atteso al mercato, ed anche il turista che desidera trovarsi in una determinata ora all'albergo: tutti coloro cioè che sono forniti di un mezzo celere

ed hanno diritto di non perder tempo inutilmente, devono stare spesso spesso *fermi al disco*, non per lasciare il passo ad altri veicoli, ma solo per solleticare la vanità di ogni più deserto paesello.

Anche per gli stranieri, che tante cose ammirano nell'Italia fascista e tante imitano a casa loro, non deve più darsi ad ogni crocicchio questo spettacolo: in alto il semaforo, ad un canto il vigile, dentro un portone il brigadiere, fra le persiane della casa comunale il segretario... Tutto un costoso apparato, il quale non si preoccupa e non serve già ad impedire quegli incidenti stradali che non possono accadere, ma è inteso soltanto a *pescare* l'automobilista distratto. (*Distratto?...* Ma per esser distratto conviene poter essere *attratto* da qualcosa; e qui l'assenza di ogni traffico non può certo attrarre l'attenzione).

Ed ecco come l'apparato funziona: esattamente come una trappola: l'automobilista si inoltra nel deserto, proseguendo la corsa; nulla, assolutamente nulla dice ai suoi sensi auditivi e visivi che in quel punto è prudente fermarsi, non viene nessuno incontro a lui, nessuno dietro, nessuno dai lati, nessuno suona o rumoreggia per chiedere il passo; non è possibile, si direbbe, che qui ci sia un semaforo; d'altra parte c'è là il vigile che non fa alcun segnale...; eppure il semaforo c'è, lassù, e segna rosso, perchè non ha cervello, e ogni tanti minuti torna a segnare rosso; il vigile, che di cervello ne ha di più, vede che non c'è nessun pericolo a lasciare che l'automobilista sorpassi il crocicchio, e lo lascia passare; appena passato lo ferma, e gli intima: 25,20. E l'automobilista paga. Erano una volta 10,10; ora sono 25,20; saranno domani 50,50... Tanto!...

Il vigile incassa, facendo perdere al multato altro tempo per stilare la bolletta, il brigadiere si ritira in fondo al portone fregandosi le mani; se le frega il segretario, altrettanto fa il podestà (*potestas a Deo...*). Tutti se le fregano. L'automobilista invece non può fare altrettanto ...

Quousque tandem?...

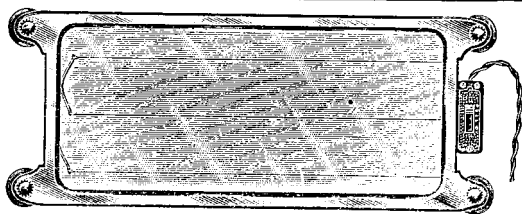
A. S.

Conoscete questo « Perchè »?

Dalle divagazioni carrozziere del mese scorso, la sensata curiosità di un nostro abbonato ci riconduce quest'oggi in campo motoristico, spalancando un orizzonte ancora inesplorato su queste colonne:

« *Perchè* — ci interroga il Dott. E. L. di Roma — *la nuova formula internazionale stabilita per i Grandi Premi Automobilistici a partire dal 1938, evidentemente ispirata a riavvicinare la struttura delle vetture da corsa a quelle da turismo, con la limitazione della cilindrata a 4500 cmc. senza compressore, conserva per contro, parallelamente e promiscuamente a questa nuova categoria di macchine, anche la 3000 cmc. con compressore? Non è il compressore un apparecchio, per così dire, fine a sè stesso, una specie di trucco sportivo per l'aumento artificiale della cilindrata, ricco di difetti, cominciando dall'enorme consumo di carburante, e appunto perciò definitivamente bandito dalla produzione da turismo? Perchè si persevera nel suo impiego in corsa, che non può avere applicazioni pratiche?*

Secondo lo stile di questa rubrica, approfitteremo anche oggi della filippica di questo vivace nemico del compressore, per impostare su basi più larghe e divulgative che non la semplice concreta risposta alle sue domande, qualche idea d'ordine generale sul vituperato apparecchio, che ingiustamente gode di una cattiva stampa presso molti automobilisti poco aggiornati della reale situazione.

Il compressore di miscela carburata destinata all'alimentazione del motore, vale a dire il sostituto positivo, artificiale e violento del blando richiamo automatico che la depressione verificantesi nel cilindro in fase di aspirazione esercitata sulla colonna dei gas provenienti dal carburatore — non è nato per le vetture da corsa, per quanto sia stata la *Fiat* a rilevarlo e lasciarlo sulle sue macchine da gran premio che raccolsero tanti allori nel dopoguerra, seguita poi da tutte le altre Case per la produzione da corsa. Il compressore era già nato da parecchi anni sui motori d'aviazione, con lo scopo prettamente utilitario e per nulla corsaiolo di compensare la minor pressione atmosferica ad alta quota, conservando al motore le condizioni barometriche del volo a terra. È intuitivo e noto a tutti che, diminuendo la densità (peso specifico) dell'aria coll'aumento dell'altitudine, diminuisce la quantità effettiva di gas che il pistone aspira ad ogni corsa: calando il riempimento, calando la compressione, il motore lavora strozzato, come se la farfalla del carburatore rimanesse parzialmente chiusa. E la potenza diminuisce in proporzione. L'elementare fenomeno è avvertito da tutti gli automobilisti anche alle modeste quote dei più alti valichi alpini.

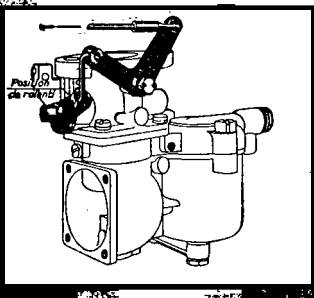
Vista la buona prova del compressore in questo compito puramente integrativo e di ordinaria amministrazione, è naturale che si sia pensato d'impiegarlo non solo per mantenere la pressione barometrica terrestre nei motori destinati a lavorare a regime costante e a quote diverse, ma anche nel caso inverso, cioè sui motori lavoranti a quota costante ma a regimi variabili, vale a

dire sull'automobile. Infatti gli alti regimi hanno praticamente lo stesso effetto, per quanto riguarda il riempimento effettivo dei cilindri, dell'elevata altitudine: il gas d'alimentazione, dotato di una certa massa e quindi di una certa inerzia, non fa più a tempo a precipitarsi, pel solo richiamo del pistone, nel minimo tempuscolo d'apertura della valvola d'aspirazione e con tutti gli attriti che incontra, se non in quantità insufficiente per mantenere la compressione e la coppia motrice. Normalmente, si rimedia a questa insufficienza allargando il diametro e l'alzata delle valvole; disponendo condotti d'aspirazione larghi, corti, rettilinei, a raccordi ampi e dolci; disponendo le valvole in testa; aumentando il rapporto geometrico di compressione; alterando il diagramma di distribuzione, in modo da mantenere aperta la valvola d'aspirazione per un tempo assai più lungo che la durata della corsa discendente del pistone, per sfruttare così l'inerzia della colonna gassosa che entra nel cilindro anche quando il pistone comincia a risalire dal punto morto inferiore.

Ma si tratta pur sempre di palliativi, taluno dei quali offre difetti in contropartita. Sta di fatto, insomma, che la curva di coppia motrice di ogni motore non offre il vertice massimo in corrispondenza del vertice della curva di potenza, ma a regime assai inferiore; a partire da un certo regime, il motore sale ancora di giri, e aumenta il numero dei cavalli complessivi forniti; ma ogni singolo scoppio esercita sull'albero una pressione sempre minore, finchè, oltre un certo limite, il maggior numero di scoppi nell'unità di tempo non riesce più a compensare la minore efficienza unitaria, e la curva di potenza comincia a decrescere.

Il compressore tende ad elevare la coppia motrice massima, spostandola verso un regime di rotazione più alto. È naturale che le sue possibilità abbiano sedotto i costruttori di vetture da corsa, i quali non si accontentarono di sovrapressioni idonee a mantenere il riempimento agli alti regimi, ma vollero aumentarlo a tutti i regimi rispetto alla capienza geometrica del cilindro, passando così dall'alimentazione forzata alla sovralimentazione forzata, giungendo a pressioni di 1800 gr./cmq. e anche più, costringendo insomma un motore di 1000 cmc. — con un « trucco » tecnico ammesso dai regolamenti sportivi — a riempirsi e comportarsi come se fosse in realtà di un litro e mezzo o un litro e tre quarti. Ed è altrettanto naturale che il pubblico, affascinato dalla grancassa sportiva, si sia abituato a considerare il compressore soltanto sotto l'aspetto corsaiolo, come l'artefice di questo trucco, come l'*extrema ratio* cui ricorre un costruttore quando non sa più a che santo votarsi per aumentare la potenza senza varcare il limite regolamentare di cilindrata. Poichè questi limiti nella pratica turistica non esistono — ha concluso il pubblico — e il costruttore può adeguare la cilindrata alla potenza che desidera fornire (prescindendo però dalle conseguenze fiscali), è superfluo e dannoso ricorrere al compressore sulle vetture di serie, con tutte le complicazioni che quest'organo comporta, coll'aumento di consumo conseguente sia al proprio azionamento sia all'eccessiva quantità di gas che immette nei cilindri, col suo maggior costo, la sua fragilità, ecc.

Ed eccoci nel vivo della questione sollevata dal nostro abbonato: questa conclusione, empirica e orecchiabile, è a dir poco inesatta ed esagerata anche nel caso della sovralimentazione forzata; assolutamente infondata ed ingiusta nel caso della semplice alimentazione artificiale.

Se fosse vero che coll'aumento di cilindrata si possono ottenere gli stessi risultati del compressore, escludendone i pretesi difetti, i costruttori delle macchine da corsa, sotto l'impero della tramontata formula pei Grandi Premi, non avrebbero mancato di far ricorso alla prima soluzione, dato che la formula non limitava af-

fatto la cilindrata, ma soltanto il peso complessivo della vettura. Quanto meno, dunque, per risparmiare sul peso morto di ogni cavallo, cioè sul rapporto potenza-peso, il compressore si è manifestato provvidenziale: e questo è un risultato notevolissimo anche all'infuori delle corse.

Quanto al consumo, il pubblico s'impressiona facilmente quando legge le indiscrezioni sui consumi assoluti dei bolidi da corsa, che divorano fiumi di carburante: ma non considera che il consumo è sempre in proporzione dei cavalli effettivi forniti dal motore ad ogni istante, e che si tratta di parecchie centinaia di cavalli sfruttati quasi sempre al massimo per la durata della corsa. L'esperienza ha dimostrato invece che un motore da corsa sovralimentato, entro certi limiti di pressione fornita dal compressore, consuma a pieno regime *per ogni cavallo* non più di un motore da corsa più grosso e senza compressore che dia la stessa potenza complessiva, e forse meno. Il che può avere un interesse limitato sotto l'aspetto economico, perchè in corsa non si bada a queste bazzecole, ma interessa assai dal punto di vista dell'autonomia chilometrica a parità di provvista di carburante, cioè in tema di rapporto potenza-peso.

Se poi passiamo a considerare il compressore nelle sue, per ora sporadiche, applicazioni su vettura da turismo, cioè come *ricostituente* e con più come *stupefacente* del motore, il bilancio è ancor più favorevole. Tanto più se istituiamo il confronto non tra un determinato motore di serie, e lo stesso con l'aggiunta del compressore (poichè è probabile che il secondo, fornendo più cavalli, verrà abitualmente sfruttato per una potenza superiore, con inevitabile aumento del consumo assoluto e delle sollecitazioni nocive sugli altri organi della macchina) ma tra due motori, uno normale, e l'altro sovralimentato, quest'ultimo di cilindrata opportunamente ridotta per rendere a regime normale la stessa potenza, e *convenientemente disegnato* per l'applicazione di un compressore del tipo centrifugo.

Un compressore di questo genere, calcolato per fornire agli alti regimi compatibili con un motore da turismo (p. es. 4500 giri) il buon riempimento della cilindrata teorica, *ma nulla più* (p. es. con una pressione di 750 gr./cmq.), non fornisce generalmente una sovrapressione apprezzabile ai bassi e medi regimi, dove il motore funziona quasi come se esso non esistesse (non così nel caso del compressore a capsulismi o a palette, che surcomprimono in proporzione del regime, mentre il tipo centrifugo agisce con legge quadratica). Il « quasi » di cui sopra è giustificato dall'osservazione che in realtà il forte rimescolamento operato dal compressore sulla colonna gassosa, migliorandone la turbolenza e l'omogeneità ed evitando le condensazioni, aumenta anche a questi regimi il rendimento, compensando ad usura il minimo lavoro assorbito dal trascinamento del compressore stesso: vale a dire che, a parità di consumo, si eliminano le incertezze di carburazione, si migliora la marcia a freddo, si accelerano le riprese.

Se poi, come abbiam premesso, il motore è stato *disegnato apposta*, e in particolare con un adatto diagramma di distribuzione, il vantaggio a questi regimi è ancor più sensibile. Abbiamo sopra ricordato, infatti, che il normale motore da turismo veloce tiene la valvola di aspirazione aperta per un tempo più lungo che la corsa del pistone, per consentire un rendimento volumetrico discreto agli altissimi regimi. È ovvio che il sistema non rappresenta l'ideale per i regimi ridotti, nè agli effetti del consumo nè a quelli della coppia motrice. Ma quando l'alimentazione agli alti regimi sia assicurata positivamente, da un « buttafuori » della miscela fresca, l'antieconomico accorgimento non ha più ragione di esistere se non in misura minima: il riempimento forzato avverrà infatti agli alti regimi anche anticipandosi la chiusura della valvola di aspirazione, con ovvî vantaggi di rendimento, cioè di consumo, ai medî e bassi regimi, che son quelli di più frequente utilizzazione.

Insomma, il compressore permette sia di migliorare il rendimento e il consumo senza sacrificare nè la ripresa nè la velocità massima, sia di migliorare queste ultime senza aumentare il consumo. In ogni caso, esso eleva il regime di coppia motrice massima, che corrisponde al regime di minimo consumo. Se in un dato motore questo regime è, in presa diretta, sui 75 all'ora, e per marciare a 110 bisogna non solo impiegar più cavalli, ma cavalli di cui ciascuno costa più benzina, col compressore si potrà marciare, in condizioni di minimo consumo, a 90 (naturalmente facendo astrazione dalla resistenza aerodinamica della vettura).

Esperienze conclusive già sono state eseguite in questo senso, con risultati pienamente corrispondenti alla teoria, dalle prime Case che han montato in serie il compressore per il turismo: l'americana Graham, la tedesca Mercedes. L'identico motore a 8 cilindri, con tasso di compressione 6,72, su un determinato percorso a velocità costante di 130 km-ora, ha consumato, prima dell'applicazione del compressore, esattamente il 6 per 100 in più che con un compressore centrifugo al tenue tasso di pressione di 1070 gr./cmq.

Anche trascurando il vantaggio del minor peso del motore per ogni cavallo, e quello di poter impiegare carburanti meno antidetonanti, cioè meno costosi, il compressore è dunque degno di ogni attenzione. Il « pollice verso » del pubblico nei suoi confronti è una delle tante leggende da sfatare. Senza dividere tutto l'ottimistico entusiasmo di chi vede nella sua immancabile generalizzazione un progresso sull'alimentazione

naturale, analogo a quello compiuto quarant'anni fa dalle valvole comandate su quelle automatiche, possiam concludere che bene hanno fatto i dirigenti dello sport automobilistico internazionale a non bandire del tutto il compressore dalla nuova formula per i grandi premi.

Se un appunto si può loro rivolgere è invece, forse, di non aver prescritto un limite nel tasso di pressione, corrispondente ai massimi ammissibili in un motore da turismo, per spronare studî ed esperienze verso l'ancora negletto campo della semplice alimentazione positiva, mentre nel campo della sovralimentazione forzata i risultati conseguiti in tre lustri di corse possono ormai considerarsi definitivi.

CRISTOFORO.

L'automobile di 6000 cavalli.

Per intaccare il primato assoluto di velocità automobilistico, detenuto da Campbell con 485,185 km. all'ora, Eyston ha quasi ultimata la costruzione del più potente veicolo terrestre mai concepito al mondo: un bolide di 6000 cavalli, forniti da due motori d'aviazione *Rolls-Royce* di 12 cilindri e 36 litri di cilindrata ciascuno, specialmente surcompressi e messi a punto per il tentativo. Rivoluzionaria è tutta la struttura della macchina, il cui disegno ha mobilitato da oltre due anni un manipolo d'ingegneri e di tecnici, sotto la personale direzione di Eyston. I motori sono piazzati posteriormente, in prossimità dell'asse, che porta due coppie di ruote motrici (ruote gemellate). Le ruote direttrici sono quattro, su due assi, comandate indipendentemente: in totale otto ruote, tutte a sospensione indipendente con balestre trasversali. Per ridurre al minimo le masse sobbalzanti, le ruote non hanno tamburi di freno, il quale del resto sarebbe di uso assai precario in una vettura di questo genere: l'unico freno agisce sull'albero di trasmissione, ed è raffreddato da uno speciale ventilatore centrifugo. Il cambio a tre marce, immediatamente posteriore ai motori, trasmette direttamente all'asse delle ruote, senza alberi longitudinali di trasmissione. Il radiatore forma, anteriormente, il muso arrotondato della vettura, che per il rimanente ha la sagoma aerodinamica dell'ala spessa da aeroplano, col guidatore completamente racchiuso e una grossa pinna posteriore di deriva: ma, al contrario dell'*Uccello Azzurro* di Campbell, il guidatore osserva la strada con visuale libera e diretta, senza traguardi telescopici. La profilatura dei fianchi, assolutamente liscia, è un prodigio di pazienza. In totale la vettura è lunga 12 metri, e pesa quasi 7.000 kg. Per assicurare ai pneumatici la durata di qualche miglio, sotto un tal carico e alle massime velocità, si son dovuti costruire con tessuto a mano, con ingommatura dei fili singoli e senza il vero e proprio battistrada.

Con questa macchina Eyston pensa di superare i 600 km. all'ora, che i suoi calcoli fanno ritener prossimi alla massima velocità raggiungibile teoricamente con un veicolo a ruote terrestri, invalicabile con qualunque mezzo, velocità che si aggirerebbe sui 650 km.-ora. Non sappiamo su quali deduzioni fisiche l'aristocratico campione fondi questo limite astratto, che gli assicurerebbe la perpetua imbattibilità dello sperato primato: osserviamo però che i mezzi mobilitati per la sua conquista non possono non apparire sproporzionati e fuori di ogni sfera di pratica utilizzazione, se si considera che con potenze dieci volte minori i corridori tedeschi hanno superato i 390 km. all'ora, e che con la centesima parte dei cavalli di Eyston una buona vettura *sport* raggiunge agevolmente il quarto della media da lui preventivata.

Il costo della velocità aumenta con rapporto troppo rapido, perchè l'umanità possa illudersi di conquistarne

i vertici seguendo il criterio dell'aumento delle potenze, correndo con mezzi terrestri nell'aria densa della bassa atmosfera. Il prossimo, forse imminente, tentativo di Eyston non potrà dunque aver largo seguito d'insegnamenti pratici.

Al Salone Italiano dell'Automobile.

Mentre questa Rivista viene spedita ai lettori, all'alba dell'anno XVI, apre a Milano i suoi battenti, nel Palazzo dello Sport, il tradizionale Salone Italiano dell'Automobile, che durerà dal 28 ottobre al 12 novembre.

Già abbiamo accennato negli scorsi numeri alle principali attrattive di questa imponente rassegna dell'attività automobilistica nazionale in tutte le sue forme: motori, telai, vetture di serie; carrozzerie fuori serie, con parecchie idee buone e interessanti; veicoli industriali per ogni uso e applicazione; servizî e tecnica d'officina e d'autotrasporto; accessori, parti e forniture; la mostra della strada, la mostra dell'autarchia dei carburanti. Dovizia di cibi prelibati per la curiosità di chiunque s'interessi di automobilismo o di discipline collaterali, o più genericamente di progresso nazionale.

Riepilogando, ricorderemo oggi che ben 200 sono le Case espositrici, di cui oltre i quattro quinti italiane; che le singole rassegne sono ispirate non solo a criterio tecnico e commerciale, ma anche divulgativo, mondano, dilettevole e culturale; che l'importanza dell'avvenimento ha indotto le Ferrovie dello Stato a concedere la riduzione del 50 % per i viaggi a Milano in questo periodo; che tra i visitatori verranno sorteggiate quattro automobili in premio, dei tipi più recenti e pregiati.

Nuove vetture per il 1938.

Gli appassionati di *sport* automobilistico avranno, dai Grandi Premi Internazionali del 1938, il dono della varietà di partecipazione industriale, in netto contrasto con la monotonia delle grandi corse degli ultimi anni, praticamente limitate al duello tra le due grandi Case tedesche, con la timida funzione di comparsa di una sola marca italiana.

La nuova formula internazionale dei Grandi Premi, che ha sostituito al criterio del peso massimo delle vetture quello della cilindrata massima (rispettivamente 3000 cmc. col compressore o 4500 senza compressore) ha già risvegliato parecchie Case. *Mercedes* e *Auto Union* hanno in allestimento i tipi per la nuova formula, e a quanto pare, analoghi studî, che ci auguriamo conclusivi, sono stati impostati dall'*Alfa Romeo;* ma accanto a queste tre Case scenderanno certamente in gara la *Bugatti*, con la tre litri compressore; la *Delahaye*, con la 4 litri e mezzo ad alimentazione naturale; la *Talbot*, con una 16 cilindri di tre litri sovralimentata, e con una 4 litri e mezzo senza compressore.

Anche fuori della categoria dei Grandi Premi, le corse italiane disporranno di più larga partecipazione, specialmente nella categoria 1500, che nel 1937 è stata praticamente riservata alla *Maserati:* è infatti in avanzata preparazione una nuova macchina di questa cilindrata da parte della Scuderia Ferrari, ed un interessante tipo gran sport, 8 cilindri in linea di 1500, da parte della torinese *SIATA*.

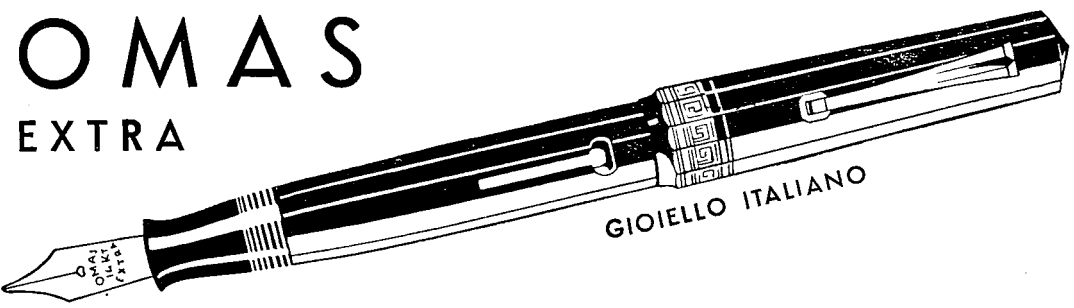
I risultati del 3° Congresso Internazionale del Carbonio Carburante.

Il 3° Congresso Internazionale del Carbonio Carburante — organizzato dalla *C.T.I.* e dal *Raci* — si è svolto a Roma dal 10 al 13 settembre u. s., sotto la presidenza dell'Ing. Serafino De Capitani da Vimercate, Presidente del « Comitato Internazionale Permanente del Carbonio Carburante ».

Alla riuscitissima manifestazione parteciparono 350 scienziati appartenenti a 30 diverse Nazioni, fra i quali si trovavano nomi di fama mondiale, come quelli del Dott. Bergius, del Dott. Egloff, dell'Ing. Dumanois, dell'Ing. Fauser, ecc.

La *Ia Sezione*, presieduta dall'Ing. Frank Aubert (Svizzera), si occupò dei carburanti solidi. Notevoli, fra i rapporti in essa presentati, il piano organico e razionale di preparazione e distribuzione dei combustibili per gassogeni, proposto dallo stesso Aubert, e la proposta dell'Ing. Larguier (Francia) di standardizzare i combustibili suddetti, imponendo loro un minimo di qualità indispensabili. L'Ing. Jaeger (Jugoslavia) riferì sopra un suo nuovo ed interessante procedimento, che permette di trasformare i cascami legnosi in un ottimo coke vegetale, mentre della carbonizzazione dei cascami stessi per ottenerne combustibile per gassogeni si è occupato l'Ing. Roma (Italia). L'Ing. Guillaume (Francia) mise in evidenza le ottime qualità del carbone per gassogeni da lui ottenuto trattando le vecchie traversine in legno di quercia creosotato. Lutz (Germania) e Berthelot (Francia) trattarono dei gassogeni atti ad utilizzare combustibili minerali, in uso nelle rispettive Nazioni, mentre sui varî tipi di gassogeni attualmente impiegati in Italia e sui loro risultati riferirono gli Ing. Moscarini, Taliani e Mazzuccato. Interessanti gli studi del Prof. Droz, dell'Istituto Portoghese dei Combustibili, sull'applicazione del gassogeno alle automotrici, ed i risultati delle esperienze dell'Ing. Tessari (Italia), e del Dott. Tobler (Svizzera) su diversi tipi di gassogeni per

autoveicoli. L'Ing. Meuth (Germania) mise in evidenza gli ottimi risultati da lui ottenuti applicando il suo gassogeno ai trattori agricoli per piccoli poderi rurali, e l'Ing. Magheri (Italia) prospettò nuove applicazioni del gas di gassogeno nel campo industriale.

Numerosissime ed importanti furono le relazioni presentate alla *IIa Sezione* (Carburanti liquidi), presieduta dal Dott. Friedrich Bergius (Germania). Non ci è, quindi, possibile che citarne alcune fra le principali. Il Dott. Bergius ha riferito sul suo procedimento per la produzione dell'alcool etilico, a partire dai cascami legnosi. L'Ing. Fauser parlò dei carburanti di qualità tecniche superiori ottenibili per idrogenazione. Il Dott. G. Egloff (Stati Uniti) presentò un ampio studio sui moderni carburanti. Il Dott. Prever (Italia) riferì sulle ricerche condotte dalla FIAT nell'ultimo ventennio, circa l'impiego di carburanti sussidiari liquidi. Il Prof. A. Capetti trattò di alcuni aspetti poco noti dell'impiego dell'alcool etilico come carburante, mentre il Prof. M. Medici illustrò i risultati di prove di alimentazione mista ad alcool ed acetilene. Il Dott. Silbermann (Italia) espose le ottime caratteristiche tecniche di un nuovo tipo di carburante liquido: l'acetale dimetilico. Sull'alcool eterificato come carburante riferirono il Prof. M. G. Levi, l'Ing. Moscarini ed altri. L'Ing. Roma trattò del suo procedimento per la distillazione dei calcari bituminosi, allo scopo di ottenerne olî carburanti, e circa un suo procedimento avente la stessa finalità riferì l'Ing. Barlot (Francia). Dei carburanti di sintesi trattò ampiamente il Prof. C. Giordani, ed il Cap. Lucarelli della R. A. descrisse i risultati ottenuti a Guidonia, impiegando in motori da aeroplani tre tipi di carburanti sussidiari: l'alcool eterificato, l'alcool butilico, i chetoni. Il Dott. Doldi (Italia) si occupò dei rapporti intercedenti fra l'impiego dei carburanti sussidiari e la lubrificazione del motore.

La *IIIa Sezione*, presieduta dall'Ing. L. Larguier (Francia) era dedicata ai carburanti gassosi. Il Prof. Prever mise in evidenza le caratteristiche e le possibilità della carburazione con gas butano, mentre dei gas naturali come carburanti, ed in particolare del metano, si occuparono S. E. Corni, l'Ing. Jacobini dell'A.G.I.P., l'Ing. Baldini, il Prof. Padovani ed il Dott. D'Armini. Il gas illuminante, considerato come carburante, fu trattato nelle relazioni dell'On. Giarratana, dell'Ing. Fiorentini, del Dott. Pignot (Francia) e di altri.

La *IVa Sezione* (Carburanti coloniali), presieduta dal Gr. Uff. G. Acutis, trattò delle possibilità di produzione e di impiego dei carburanti sussidiari nell'Africa Italiana (Ing. S. De Capitani), dei combustibili e carburanti vegetali africani (Ing. Roux), del carbone di legna somalo come carburante (S. E. Corni). Furono pure illustrati i risultati ottenuti nei grandi impianti di forza motrice installati in Africa ed alimentati con combustibile indigeno, nonchè le possibilità offerte dalle grandi centrali termiche a gas prodotti da combustibili locali. Furono infine tracciate le linee per la economia e la politica dei gassogeni nell'Impero (S. A. Soterna).

Le questioni legislative, economiche e statistiche relative ai carburanti sussidiari formarono oggetto dei lavori della *Va Sezione*, presieduta dal Dott. Béla Mòry (Ungheria). Fra le relazioni in essa presentate ricordiamo quelle di Acutis e di Larguier, sulle disposizioni legislative vigenti in Italia ed in Francia a favore dei carburanti sussidiari, quelle del Col. Henriquez e dell'Ing. Bandat (Austria) sulla importanza economica e

militare dei combustibili nazionali, quella dell'Ing. Loskot (Cecoslovacchia) sulle risorse vegetali locali di carburanti. Sulla organizzazione dei servizî a gassogeno riferì il Dott. De Angelis, mentre il Col. Rouyer (Francia) svolse considerazioni tecniche ed economiche sui gassogeni per autoveicoli. Il Prof. Sullam trattò della produzione e dell'impiego di carburanti e lubrificanti nazionali nelle bonifiche italiane, e l'Ing. Nedelcovici (Romania) fece un quadro comparativo del rendimento termico dei carburanti sussidiari normalmente impiegati negli autoveicoli. I risultati ottenuti nei più recenti concorsi nazionali ed internazionali formarono oggetto della relazione dell'Ing. Trombetta.

Dall'esame delle relazioni presentate (circa un centinaio) e dalle discussioni che ne sono seguite, si possono così riassumere i risultati del Congresso. Nel campo dei carburanti solidi furono messe in luce nuove realizzazioni, che possono interessare anche il nostro Paese. Quanto ai gassogeni, non sono emerse novità degne di rilievo, ma solo perfezionamenti. Nel campo dei carburanti liquidi apparvero invece nuove ed interessanti possibilità di produzione e di applicazione, suscettibili di ulteriore sviluppo. I carburanti gassosi si confermarono atti a dare un contributo non trascurabile alla autarchia dei vari Paesi. Furono messe in evidenza nuove ed insospettate fonti di carburanti indigeni nelle Colonie. Venne poi documentata l'efficacia di una opportuna serie di provvedimenti legislativi, per una integrale risoluzione del problema dei carburanti nazionali.

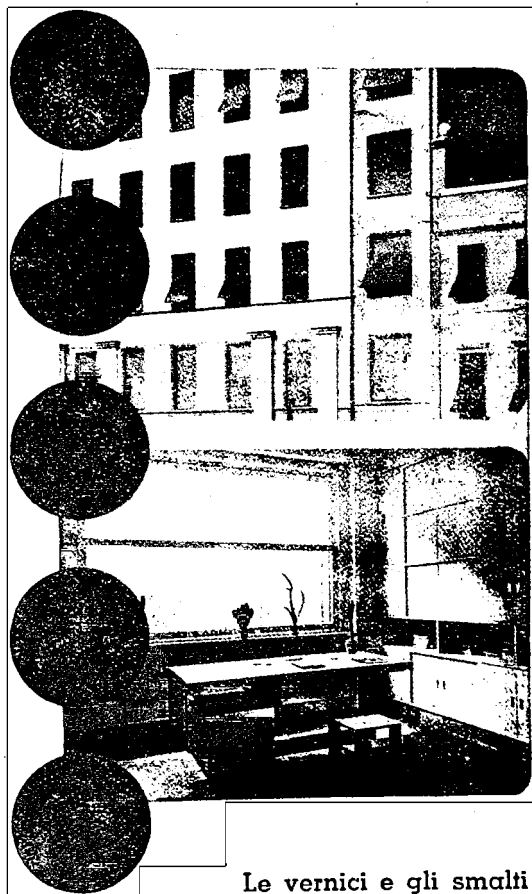
È, infine, emersa la urgente necessità di unificare i varî tipi di carburanti e di apparecchi per la loro utilizzazione. In tal senso si sono già presi accordi di massima fra la Presidenza del Comitato Internazionale Permanente del Carbonio Carburante e la Federazione Internazionale delle Associazioni di Normalizzazione (I. S. A.).

Cinque anni di liti per un'originale controversia sulla precedenza agli incroci

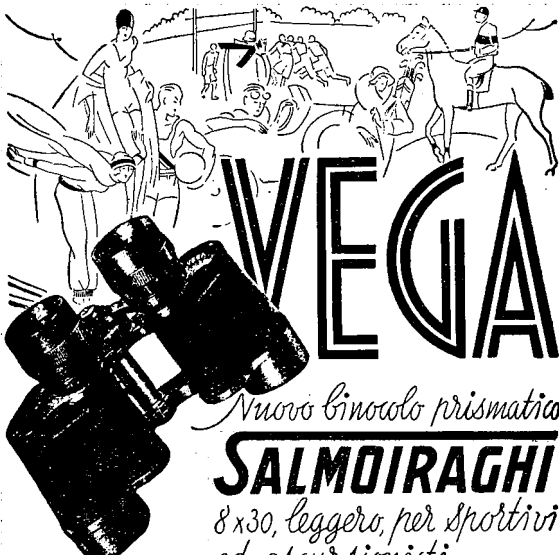
Una causa d'investimento, dopo cinque anni di liti, è stata decisa per la seconda volta dalla Cassazione a favore dell'automobile che, provenendo da destra in un crocicchio, di fronte all'imprudente ed eccessiva velocità della motocarrozzetta proveniente da sinistra, si era bloccata sul posto prima d'inoltrarsi leggermente a destra della mezzaria della strada percorsa: mentre la moto, tentando di curvare alla propria destra, lungo la strada di provenienza dell'auto ferma, aveva contro questa colliso.

L'originale e complessa vicenda — di cui rende conto la consorella *L'Auto Italiana* — palesa ancora una volta quanto giovamento possa trarre la chiarezza e l'attendibilità dei responsi giurisprudenziali, da una maggior dimestichezza tecnica e pratica con l'effettiva circolazione automobilistica; responsi che in questa causa, con la loro caotica contraddittorietà, lasciano assai perplessi.

Infatti, il Tribunale di Trieste aveva condannato l'automobilista per l'indebita rinuncia a valersi del diritto di precedenza sancito dall'art. 29 Cod. Strad. a favore di chi proviene dalla destra in un crocicchio, norma che ha valore reciproco ed imperativo per entrambi i veicoli. La Corte di Trieste, in sede d'appello, confermava la sentenza, riformando però la motivazione e riconoscendo la colpa dell'automobilista nel non essersi arrestato alla destra rigorosa, inceppando così la manovra di conversione del motociclista. La Corte di Cassazione cassava la sentenza, riconoscendo la contraddittorietà delle due manovre: fermata repentina di fronte al pericolo di tagliare un crocicchio prossimo ad essere impegnato da un procedente a velocità eccessiva, e accostamento della propria destra. Il bloccare l'auto sul posto escludeva il ricupero della destra rigorosa: d'altra parte, in un cro-

cicchio ciò che interessa è che resti libera la strada trasversale al veicolo cui si vuol dare il passo, poco importando che tale posizione di attesa sia assunta in centro della strada di provenienza, piuttosto che alla destra. L'obbligo della destra — continuava la Suprema Corte — contenuto nell'art. 26 Codice Stradale, riguarda i veicoli percorrenti la stessa strada, ma è fuori causa nel caso dei crocicchi, che vanno giudicati sempre e soltanto a termini dell'art. 29, prima e seconda parte. Per questi motivi rinviava la causa a nuovo esame della Corte d'Appello di Venezia.

Ma quest'ultima, scostandosi dalle direttive del Supremo Collegio, osservato incidentalmente che « è lecito dubitare se l'autista proveniente da destra possa rinunciare a valersi del diritto di precedenza a lui spettante », ripristinava la condanna del Tribunale, motivandola però col contegno incerto ed equivoco dell'automobilista che, pure arrestandosi, aveva suonata la tromba, come a dar l'impressione di voler procedere.

Nuovamente adìta la Corte di Cassazione, questa, con pronuncia 25 giugno c. a., cassava anche la nuova sentenza e rinviava la causa alla Corte d'Appello di Brescia, affermando implicitamente in motivazione anche l'erroneità del principio secondo cui l'autista non potrebbe rinunciare a valersi del diritto di precedenza. La monumentale vicenda giudiziaria è a questo punto.

Da questo incalzare di tesi disparate, una sola massima, equa e accettabile, pare affiorare: che, cioè, l'automobilista, di fronte al dubbio, sia pur soggettivo o dettato da eccessiva prudenza, che il proveniente da sinistra non sia per rispettare il diritto di precedenza a lui spettante nel crocicchio, può sempre rinunciare a questo diritto e arrestarsi. Semprechè, però, possa arrestarsi prima di aver apprezzabilmente impegnata la strada trasversale, senza, cioè, ingombrare con una inopportuna bloccata la traiettoria del proveniente da sinistra che sia in sensibile ritardo, se è evidente che quest'ultimo sarebbe passato indenne alle spalle del veicolo proveniente da destra, ove questi avesse semplicemente proseguito nella sua marcia normale senza indecisioni e senza manovre speciali.

Tassa sugli autotrasporti commerciali di persone in Germania.

In Germania da alcuni mesi è stata istituita ed è entrata in vigore una tassa che colpisce gli autotrasporti commerciali di persone. Questa tassa, applicata in base all'aliquota di 0,3 Reichspfennig per km.-persona su percorso in territorio tedesco, è applicata anche alle imprese straniere che adibiscano torpedoni, autocarri, vetture da noleggio, ecc., al trasporto di persone oltre la frontiera germanica.

Anche il trasporto di merci è soggetto al pagamento di una tassa di trasporto fissata in 0,6 Reichspfennig per tonnellata-chilometro. Il conteggio dei chilometri viene fatto in base alla distanza tra le due stazioni ferroviarie, in territorio tedesco, più vicine al posto di dogana ed al luogo di destinazione. Ove, però, ciò non sia possibile per particolari condizioni locali, il calcolo dei chilometri può esser fatto in base alla distanza stradale.

Le formalità da osservarsi alla frontiera, in entrambi i casi, sono assai sbrigative: basterà che l'imprenditore straniero presenti all'Ufficio doganale tedesco, in triplice copia, un breve ma preciso specchietto in cui risultino chiaramente tutti gli elementi necessari a determinare l'ammontare della tassa.

Nessuna autorizzazione speciale è richiesta, purchè lungo il percorso in territorio tedesco non siano fatti salire nuovi passeggeri destinati ad altre località dell'interno o dell'estero e sempre a condizione che lo Stato cui l'autoveicolo appartiene conceda trattamento di reciprocità.

CICLO-MOTO-TURISMO

Il successo della macchina a 4 cilindri.

La stagione motociclistica si è virtualmente chiusa col Trofeo della Velocità, l'ultima prova del campionato nazionale a Bologna e la nuova serie di primati mondiali conquistati da Taruffi. Non sono mancate, in seguito, altre prove ed altri successi; ma il bilancio dell'Anno XV si può fare sulle trionfali giornate di settembre, che hanno mirabilmente coronato una fase splendente, nella quale per la prima volta, ad opera dei corridori e dei costruttori fascisti, è stata espugnata la rocca del motociclismo britannico, e ventisette massimi mondiali sono venuti a rinverdire l'alloro del motociclismo italiano.

Il Trofeo Internazionale della Velocità, per la terza volta acquisito all'Italia, ha poi mostrato che la nostra industria può oggi contare, per la difesa del suo prestigio mondiale, su un'altra marca, la Gilera, che a Monza, dopo aver già superato brillantemente il collaudo meccanico dei *records*, ha vinto in modo splendido la battaglia sportiva, per la quale occorre, oltre la necessaria attrezzatura tecnica, una severa preparazione spirituale e una esperienza di primo ordine. Ripetiamo, il fatto saliente non è che la Guzzi sia stata battuta a Monza, ma bensì che accanto alla Guzzi, antesignana dei nostri trionfi all'Estero, si affianchi oggi un'altra Casa costruttrice, con un modello d'avanguardia in piena efficienza.

Il pregio della nuova motocicletta vittoriosa a Monza, con la guida di Giordano Aldrighetti — un giovane e valoroso campione che oggi è tra gli assi indiscussi del motociclismo mondiale — consiste appunto nell'originalità della sua concezione, che reca senza dubbio un contributo notevole al progresso della costruzione dei motori, continuando l'opera evolutiva dei nostri costruttori, primi in ogni campo.

Se non erriamo, la Guzzi è stata la Casa pioniera nell'adozione del telaio elastico e nella ripresa del motore policilindrico. E il motore a più cilindri è andato, in questi ultimi anni, affermandosi sempre più decisamente, cosicchè a Monza, in quella rassegna della miglior produzione europea (ossia mondiale), le macchine a più cilindri erano in chiara prevalenza alla partenza e nell'ordine d'arrivo.

Non solo: ma siccome l'esperienza delle corse non è mai fatta a vuoto, ma presto o tardi, direttamente o indirettamente, nell'evoluzione delle forme costruttive e nella selezione dei materiali, torna a vantaggio dell'efficienza della produzione normale da turismo, ecco che si preconizza — dopo il diffondersi del telaio elastico sui modelli militari prima, poi su quelli destinati al pubblico — l'avvento del motore a più cilindri.

Leggiamo in una diffusa rivista straniera l'opinione di un noto progettista affermante l'opportunità di costruire in grande serie un modello di cilindrata media (intorno ai 300 cmc.), con motore a quattro cilindri, telaio a tubi con sospensione elastica, cambio a quattro velocità, adattato per due persone. Questa dovrebbe essere la motocicletta ideale per l'avvenire — siamo tutti d'accordo — purchè si risolva il problema del prezzo.

Tornando alla nuova Gilera — le cui caratteristiche abbiamo già illustrato in occasione dei primati stabiliti da Taruffi — ricordiamo che siamo in presenza di un motore a quattro cilindri raffreddato ad acqua, sovralimentato con compressore: press'a poco le caratteristiche di un motore d'aviazione. La messa a punto di questa macchina ha richiesto non poche cure; ma una volta registrato il complesso, i risultati sono apparsi eccezionali. L'industria tedesca, che allineava il suo miglior modello a due cilindri pure sovralimentato con compressore, è stata chiaramente battuta ed anche il due cilindri Guzzi — che finora non ha tentato la sovralimentazione — ha dovuto cedere, pur superando ogni suo precedente esito.

La Guzzi si è imposta decisamente nella classe 250, ottenendo la rivincita sulla forte industria germanica, che per un momento sembrava prendere il sopravvento in questo settore. Ancora una volta le medie della 250 hanno superato quelle realizzate dalla classe 350, di cui a Monza era presente una agguerritissima rappresentanza inglese e tedesca. Se la Guzzi si fosse presentata anche nella 350 — alesando, al caso, il cilindro sino a portarlo ad una cilindrata di 251 cmc., per cui anche formalmente il motore dovesse essere escluso dalla classe inferiore — l'Italia avrebbe trionfato pure in questa categoria. La macchina di minore cilindrata avrebbe battuto quella di cilindrata più alta. Come del resto si è verificato per i nuovi primati di Taruffi, i quali, realizzati con una macchina da mezzo litro, sono valevoli anche per la categoria 750 e 1000 cmc.

Campioni e primati.

Ecco, a questo proposito, la tabellina dei massimi ottenuti l'ottobre scorso sull'autostrada Bergamo-Brescia:

Cinque chilometri, partenza lanciata, in 1'12"6/10, alla media di km. 247,933 (primati precedenti: classi 500 e 750, Henne, su B.M.W., 1'30"84/100, media km. 198,15; classe 1000, Henne, su B.M.W., 1'18" e 65/100, media km. 230,28).

Cinque miglia, partenza lanciata, in 1'59"9/10, media km. 241,599 (primati precedenti: classi 500 e 750, Handley, su F.N., 2'30"40/100, media km. 192,61; classe 1000 cmc., Wright, su O.E.C. Temple, 2'17" e 49/100, media km. 210,69).

Dieci chilometri, partenza da fermo, in 2'42"1/10, media km. 221,988 (primati precedenti: classi 500 e 750, Handley, su F.N., 3'17"90/100, media km. 181,91; classe 1000, Le Vack, su Brough-Superior, 3'8" e 55/100, media km. 190,93).

Dieci miglia, partenza da fermo, in 4'30"9/10, media km. 213,859 (primati precedenti: classi 500 e 750, Handley, su F.N., 5'13"29/100, media km. 184,93; classe 1000, Wright, su Zenith, 5'9"24/100, media chilometri 187,35.

Per questi tentativi, come per i precedenti della primavera, la macchina era stata schermata con una fusoliera aerodinamica, terminata con una pinna longitudinale stabilizzatrice, studiata dopo esperienze al tunnell. Il motore dava una potenza di circa 80 cavalli. Con questo complesso, costruttore e pilota sperano, preparando espressamente la macchina (quella degli ultimi tentativi era ancora una motocicletta da circuito con ammortizzatori, cambio a quattro velocità, organi di controllo, ecc.) e studiando i rapporti di trasmissione, di raggiungere i 300 all'ora.

La stagione motociclistica si è chiusa con la proclamazione dei nuovi campioni. Pagani su Guzzi per la 250; Rossetti su Norton per la 350 e Sandri su Guzzi per la 500. Facendo l'elogio a questi assi della motocicletta circonfusi dalla luce della vittoria, rivolgiamo pure il pensiero ai campioni caduti in quest'anno particolarmente duro per il motociclismo italiano: Aldo Pigorini, autentico atleta della guida, audace quanto esperto,

stilista quanto ardimentoso; Mario Benigni, giovane d'anni e già avviato ai più fulgidi successi, brillante promessa del vivaio nazionale; Tonino Benelli, corridore e costruttore, benemerito dello sport e dell'industria d'Italia.

Abbiamo il Campione dei ciclisti.

Dalla gara di Littoria per il campionato italiano ciclistico su strada è uscito vittorioso Gino Bàrtali, superando Del Cancia e Bizzi. La formula della prova unica, sostituita alla formula della classifica per somma di punti, dopo una serie di prove di diverse caratteristiche ripartite nella stagione, ha dato esito favorevole, sia per lo spirito agonistico che ha animato la competizione, sia per il risultato che ha premiato l'atleta più meritevole, quello che, per il tipo di attività svolta, non sarebbe forse emerso dal computo dei punti, ma che in realtà è il migliore del momento.

La maglia tricolore cinge il torso del vincitore del Giro d'Italia, del dominatore dei più alti valichi europei, dello scalatore solitario, dell'atleta-asceta, del corridore che eccelle nella gara progressiva. Dopo Bàrtali, la corsa ha designato Del Cancia e Bizzi, due concorrenti che hanno meritato, non meno del campione, il posto loro assegnato in classifica. Si è stabilita una graduatoria che ha tutta l'apparenza di una solida e razionale designazione di valori. E se c'è un rammarico da esprimere è che i tre primi del campionato d'Italia non siano stati presenti, per ragione di indole varia, ai campionati del mondo.

I nuovi massimi.

L'autunno è la stagione dei primati ciclistici: questo fiore tardivo dell'attività agonistica sboccia al declinare delle temperature con frutti sgargianti, pomposi. E Milano, con la sua pista del Velodromo « Vigorelli », è il più fecondo vivaio. Da tutta l'Europa i corridori accorrono a cimentarsi contro il tempo e le distanze sul breve scorrevolissimo anello di legno, e le pagine del progresso umano nel campo ciclistico si sfogliano sul prato ormai brullo del « Vigorelli ». L'avvenimento clamoroso è consistito nella conquista del primato mondiale dell'ora, che l'olandese Slaats ha strappato al francese Richard, percorrendo in un giro di quadrante 45 km. e 558 metri; 160 metri in più del massimo precedente, ottenuto lo scorso anno pure al « Vigorelli ». L'Olandese, un atleta fresco e potente, dotato di superbe qualità, ha conquistato l'ambìto titolo, spingendo un rapporto di 24 per 7.

Particolare curioso: pochi giorni prima Olmo aveva tentato di battere il primato di Richard, e vi sarebbe probabilmente riuscito senza un errore di segnalazione; regolando meglio la sua marcia nel finale, Olmo avrebbe potuto, infatti, guadagnare i 35 metri che allo scoccare del 60° minuto lo separavano dai 45 km. e 398 metri di Richard. Il campione italiano, che ha dovuto rinunziare ad ulteriori tentativi per una dolorosa caduta che lo ha immobilizzato, ha stabilito il nuovo massimo nazionale dell'ora con km. 45 e 363 metri.

Il trionfo della bicicletta leggera.

Vale la pena di riferire, sia pure per sommi capi, l'esito di una singolare manifestazione francese: il Gran Premio ciclo-turistico, una specie di corsa-concorso, che si è disputato in quattro tappe nella zona di Aix-les-bains, lungo un percorso gravato da dure salite. La classifica prevedeva un esame rigoroso delle condizioni delle macchine all'arrivo, con penalizzazioni per ogni incidente, o diminuzione di efficienza, che avesse colpito qualsiasi organo del velocipede.

La selezione è stata dura e aggravata qualche volta dalle condizioni meteorologiche avverse: poco più della metà delle macchine partite ha superato i 700 chilometri di percorso con un dislivello complessivo di circa 14.000 metri. È stato il trionfo della bicicletta leggera, poichè cinque macchine tra le prime sei classificate pesavano meno di 9 chili e mezzo in pieno assetto di marcia: una di queste era la macchina-record: 9 chili e 45 grammi. Il comportamento delle leghe leggiere, e la loro resistenza sono state dunque luminosamente provate, come appare anche da questo curioso calcolo: il peso medio delle macchine alla partenza — ottenuto facendo la somma dei singoli pesi di tutte le biciclette partite e dividendo per il numero delle biciclette stesse — era di kg. 10,431. All'arrivo, lo stesso calcolo compilato per le superstiti era di kg. 10,216. La macchina più pesante aveva lasciato lungo il percorso un maggior numero di caduti.

Le principali osservazioni tecniche che il concorso ha suggerito si possono così riassumere: grande maggioranza di cerchioni in duralluminio — diffusione del freno a tamburo ad espansione per la ruota posteriore (il freno comune sul cerchione è tuttavia sempre in prevalenza) — miglioramento dell'equipaggiamento elettrico con dispositivi segnalatori di arresto e fanalini posteriori a visibilità laterale — soddisfacente funzionamento del cambio di velocità, che ha avuto pochissimi inconvenienti e un solo caso di completa inutilizzazione del dispositivo.

Quali note di curiosità si possono citare una macchina a trazione anteriore, con utilizzazione del movimento oscillante del manubrio all'uopo snodato (tale bicicletta pesava però un chilo e mezzo più dei modelli normali) che ha dato risultati favorevoli in salita; un manubrio extraleggero del peso di soli 350 grammi. Per quanto riguarda i portapacchi, è apparsa la superiorità del montaggio posteriore, poichè quello anteriore ha causato qualche disturbo, specialmente in discesa.

Il Salone parigino.

Il concetto della bicicletta leggera ha trionfato, oltre che sulla strada, anche nel Salone parigino dell'ottobre. Senza arrivare alle acrobazie costruttive dei modelli da corsa che pesano meno di 7 chili, più di un costruttore ha presentato esemplari di perfetta dotazione per il turismo il cui peso non raggiungeva i 9 chili. Lo studio delle macchine leggere si è rivolto anche alle biciclette per uso femminile; criterio logicissimo poichè disponendo la pedalatrice di una minor potenza muscolare dell'uomo, è giusto che essa disponga di un mezzo più leggero. I cambi di velocità si diffondono anche sui modelli normali, mentre per le macchine da corsa assumono consistenza sempre più evoluta. Una novità è il cambio sulla pedaliera permettente uno scarto massimo di 16 denti. Le vernici a smalto hanno ripreso il sopravvento su quelle metallizzate, e come colori, sembrano prevalere le tonalità chiare: grigio, bianco, nocciola.

C. cc.

Una bella prova cicloturistica.

Abbiamo notizia di un'interessante prova cicloturistica compiuta da due giovani studenti, Alberto Durin di 16 anni da Pola e Giuseppe Callegarini di 21, da Spezia, in luglio-agosto di quest'anno.

Partiti da Pola l'11 luglio su due biciclette da diporto, con piccolo bagaglio e il fedele viatico della «*Guida breve*» e delle carte del T. C. I., si diressero alla Spezia, passando per Fiume, Trieste, Venezia, Padova, Mantova, Parma. Giunti alla Spezia, dopo breve sosta ripresero il viaggio, e per Genova, Alessandria, Vercelli raggiunsero Milano. Da Milano a Pavia, Piacenza, Cremona, Brescia, Salò e Gardone fu quasi una passeggiata; ma poi la strada per Vestone, in Val Rendena, sale e mette a prova la resistenza dei gitanti, che si fermano una settimana per compiere interessanti escursioni nel gruppo del Brenta.

Poi si volgono al ritorno, scendendo per Trento e la Valsugana, a Bassano, Conegliano, Udine, Gorizia, e il 6 di agosto tornano a Pola, dopo 26 giorni di piacevole viaggio in bicicletta.

Ci auguriamo che l'esempio dei due giovani studenti trovi molti imitatori, anche per evitare che i nostri escursionisti, a motivo della scarsissima diffusione che il cicloturismo ha oggidì in Italia, siano presi, come accadde frequentemente al Callegarini e al Durin, per stranieri.

Cicloturismo ed escursionismo.

Non saranno certamente pochi gli appassionati del turismo in bicicletta amanti, in pari tempo, dell'escursionismo in alta montagna. Ci pare perciò utile ricordare la possibilità e la convenienza di collegare le due attività che possono integrarsi assai più di quanto non si creda.

L'escursionista ha sempre interesse a portarsi più oltre e più in alto possibile, preferibilmente fino alla base di partenza, che in molti casi è rappresentata dai rifugi alpini. E poichè ve ne sono moltissimi raggiungibili in bicicletta (beninteso, facendo parte della strada o del sentiero appiedati), merita che il cicloturista studi la possibilità di spingersi colla bicicletta fino ad essi. In tal modo attuerà la legge del minimo mezzo: servendosi del veicolo celere fin dove possibile, potrà lasciare il veicolo stesso non abbandonato lontano, ma sotto il suo stesso tetto, e soprattutto avrà il grande vantaggio (anche se ha sudato un po' a portarselo per buon tratto a mano) sfruttarlo nella discesa, andandosene dal rifugio. C'è, poi, la soddisfazione di arrivare con la bicicletta (la quale anche su per un sentiero, purchè sia di fondo e larghezza agevoli, dà meno fastidio di un pesante sacco da montagna sulle spalle) là dove numerosi alpinisti sono giunti gloriosamente a piede libero.

Possiamo citare un'esperienza nostra di questa estate scorsa.

Chi voglia effettuare escursioni sulla Marmolada, può scegliere tra il rifugio a nord del ghiacciaio (Marmolada) e quello a ovest (Contrin). Quest'ultimo è uno dei rifugi più agevolmente raggiungibili in bicicletta. Da Canazei al bivio per Penia la strada è ampia e agevolissima. Da qui comincia la stradetta per il rifugio, che nel suo primo tratto deve essere percorsa a piedi, perchè è a pendenza fortissima, tutta a tornantini e a fondo assai sconnesso; ma si tratta, all'incirca, di un chilometro e mezzo soltanto. Poi la stradetta continua, a pendenza lievissima, fino a quasi il rifugio. L'ultimo mezzo chilometro è duro, ma un buon pedalatore può anche farlo quasi tutto montato, e ciò è raccomandabile allo scopo di mettere in evidenza le doti del nostro veicolo (!). Il ritorno è semplicissimo; solo è necessario, in linea di massima, rifare a piedi il tratto a tornantini, che richiede qualche acrobatica virtù.

Al rifugio Marmolada, invece, non si può giungere o almeno non conviene) in bicicletta. Ma chi lo dovesse

raggiungere dalla parte di Caprile troverebbe conveniente portarsi in bicicletta, per la strada di Sottoguda e della Malga Ciapela, fino a Tabià Palazza. La strada è ampia e a fondo buono; soltanto, dopo la Malga (e un po' anche prima) richiederà varî tratti a piedi. Ma poi il ritorno è tutto assicurato. Dal Tabià Palazza al rifugio Marmolada (attraverso il passo Fedaia), un buon camminatore ci va in mezz'oretta; basterà aver pronta la bicicletta a pochi passi dal rifugio. In tal modo le due diverse attività, escursionistica e cicloturistica, si integrano con vicendevole utilità.

E. Cap.

Un chiodo da ribadire.

I Lettori che seguono questa rubrica sanno che la nostra preferenza è decisamente orientata verso le gomme a larga sezione, poichè l'esperienza ci ha dimostrato che il loro impiego presenta una innumerevole serie di vantaggi, ai quali non fa riscontro alcun inconveniente degno della minima considerazione. Non abbiamo avuto l'occasione di tornare molto spesso sull'argomento, appunto perchè avevamo espressa la nostra opinione in termini precisi. Ci sembra tuttavia utile, perchè i refrattarî non mancano mai, di tornare ogni tanto a ribadire il chiodo. In ogni sua gita il cicloturista trova una conferma; e la conferma è tanto più evidente quando egli capita in qualche tratto di strada in cattivo stato.

Non è esagerato asserire che lo stato della strada è uno dei primi fattori del diletto che si può ritrarre dal turismo ciclistico. Un itinerario su strade belle è agevolmente percorso, con evidente piacere. Si ha così maggiore possibilità di dedicare la propria attenzione al paesaggio, e si conserva della gita un grato ricordo. Sono, invece, assai opprimenti i tratti di strada a fondo sconnesso o ghiaioso, che assorbono gran parte delle energie del ciclista, e non solo fisiche. Danno luogo, infatti, ad uno stato di demoralizzazione che attenua di molto l'entusiamo, sempre necessario. Ecco perciò la grande utilità di poter neutralizzare o almeno ridurre i poco gradevoli effetti delle asperità del fondo stradale, ciò che si ottiene soltanto con le gomme a larga sezione. Capita assai spesso di raggiungere un passo con sudata fatica: naturalmente allora si spera e si attende sollievo e divertimento scendendo l'opposto versante, a compenso del precedente dispendio di forze e di pazienza. Ma purtroppo è frequente il caso di trovare la strada in condizioni poco soddisfacenti (anche perchè la velocità fa maggiormente sentire il cattivo stato del fondo) e la discesa diviene, invece, una pena, che però si può alleviare o eliminare del tutto con le gomme larghe.

Una buona esperienza del genere abbiamo dovuto farla nella scorsa estate, percorrendo un itinerario lungo i passi alpini che vanno da Cortina a Bolzano. Proprio nell'ultimo tratto, cioè nella discesa che conduce dal Passo di Costalunga a Bolzano (una trentina di chilometri circa), abbiamo trovato la strada della Val d'Ega in condizioni non buone, tali, cioè, da dover concludere che le quasi pietose condizioni in cui siamo giunti in fondo (dopo aver sostenuto una vera lotta interiore per non scendere e proseguire a piedi) dovevano essere conseguenza anche di depressione fisica personale.

Che, invece, fosse colpa della strada ci conferma un cortese Lettore triestino, in un resoconto di una sua gita in bicicletta da Trieste a Bolzano, e ritorno. Nel succinto resoconto egli rileva appunto lo stato insoddisfacente della strada della Val D'Ega, che sembra di prossima sistemazione.

Casi del genere non sono rarissimi, e il modo di premunirsi contro di essi è di usare gomme confortevoli. E poichè anche queste sono, in qualche caso, insufficienti, basta fare le debite proporzioni per rendersi conto degli svantaggi della gomma a sezione ristretta.

E. Cap.

V A R I E

La IX Mostra Nazionale della Radio.

Si è tenuta in Milano, dal 18 al 26 settembre u. s., la Mostra Nazionale della Radio, nona manifestazione di una serie in continuo evidente sviluppo. La Mostra ha dovuto, anzi, abbandonare l'antica sede, rivelatasi ormai troppo angusta; e si è trasferita al Parco, in quei nuovi padiglioni della Triennale che dall'ingresso di via Gadio si snodano fino a raggiungere il grandioso Palazzo dell'Arte. Si è reso possibile, in tal modo, non soltanto di accrescere notevolmente la Sezione industriale-commerciale e quella degli apparecchi scientifici, le quali costituiscono sempre il nucleo principale dell'esposizione; ma anche di istituire nuove Sezioni, come quella del Radiobalilla, della Radio Rurale e Scolastica, della Radio Coloniale e dei grandi impianti d'amplificazione. Era annesso, inoltre, uno speciale auditorio dell'E.I.A.R., che quest'anno aveva trovato una sistemazione ideale nell'elegantissimo Teatro dell'Arte. In complesso, dunque, la Mostra ha potuto offrire un panorama ampiamente documentario dell'attività radiofonica nel nostro Paese.

Per meglio apprezzare l'estensione di tale panorama, bisogna riferirsi all'importanza a cui è assurta la nostra industria radio in questi ultimi tempi. Essa occupa, infatti, 400 tra ingegneri e tecnici, e oltre 12.000 operai; dà lavoro a circa 5.000 rivenditori e ad oltre un migliaio di riparatori, i quali alla loro volta impiegano circa 10.000 persone in servizi diversi. Quanto alla produzione, nei dodici mesi della stagione 1936-37 essa ha raggiunto il valore di 300 milioni di lire, di cui 160 milioni rappresentati da 160 mila apparecchi radioriceventi, e 140 milioni da apparecchi speciali, fra cui predominano quelli destinati ad usi militari, a servizi di navigazione aerea e marittima, e così via. Bisogna considerare, infine, che l'industria radio italiana, che fino a non molti anni addietro era rimasta vassalla dell'estero, ha operato in questi ultimi tempi un radicale capovolgimento della situazione: vale a dire che, non solamente ha raggiunto la sua piena e assoluta autonomia, ma esporta anche in parecchie Nazioni straniere.

Intesa a documentare una sì confortante attività nazionale, la IX Mostra della Radio non poteva non ottenere un successo lietissimo. Esso, tuttavia, ha superato ogni più ottimistica previsione. Ridotto in cifre, infatti, può essere sintetizzato così: intervento totalitario dell'industria, con oltre 100 espositori; visitatori 150.000, corrispondenti al triplo di quelli del 1936; spettatori avvicendatisi nell'auditorio circa 110.000, ossia cinque volte la cifra dell'anno precedente; commercianti e industriali convenuti a Milano per la circostanza, poco meno di 5.000. Notevolissimo è apparso l'interessamento delle classi dirigenti, manifestatosi con numerose visite di alte cariche dello Stato, di missioni militari e scientifiche, e di collegi professionali e tecnici; e non meno significativo è stato l'intervento di organizzazioni dopolavoristiche e di comitive di operai specializzati. Quanto, infine, all'indice degli affari, si parla di parecchie decine di milioni di lire. In complesso, un successo senza precedenti, e tale da costituire una pietra miliare nel cammino ascensionale della Mostra.

La quale, a dir vero, non è apparsa quest'anno eccessivamente ricca di novità interessanti il gran pubblico dei radioamatori; o, per essere più esatti, è stata ricca di novità formali più che sostanziali. Questo fenomeno non è soltanto italiano: esso si ricollega alla situazione mondiale degli studii radiofonici, che da tempo — per quanto riguarda la radioricezione — sembrano intesi assai più ad affinare e a perfezionare le conquiste già ottenute, che non ad avventurarsi su nuove vie irte di misteri; la qual cosa val quanto dire che la tecnica mondiale, prima di tentare un nuovo balzo in avanti, si preoccupa di consolidare in modo stabile e definitivo le posizioni già conquistate. In sostanza, il radioricevitore moderno — sia esso italiano o di qualunque altro Paese —, dopo avere risolto soddisfacentemente il problema della selettività, tende a dare una nuova e più estesa soluzione a quello riguardante la sensibilità in rapporto alla stabilità e alla musicalità: vale a dire che esso tende — specialmente nel campo delle onde corte e cortissime — ad assicurare una ricezione chiara, costante, potente e fedele anche di stazioni molto deboli e molto lontane: a portare cioè tutto — veramente tutto — il mondo in casa nostra, ma non in via di avvenimento eccezionale, sì bene, se è lecito dire, con carattere di ordinaria amministrazione.

A questi postulati si informano i nuovi modelli italiani esposti alla Mostra; ed è unanime impressione che i loro progressi siano veramente notevoli, anche rispetto ai tipi più recenti della scorsa primavera. Innovazioni costruttive, fatte per suscitare l'interessamento del radioamatore, non mancano: infatti, c'è l'apparecchio atto alla ricezione di sei gamme d'onda, c'é quello provvisto di sintonizzazione automatica, e quello recante un dispositivo per la sintonizzazione semiautomatica. Ma forse il pregio più vero e maggiore è, in tutti gli apparecchi, l'accresciuto rendimento qualitativo e quantitativo. Questo confortevole fenomeno è comune a tutti gli apparecchi di tutte le marche. I lenti progressi della tecnica, infatti, mentre hanno costretto gli antesignani a segnare il passo o poco più, hanno concesso ai ritardatari di annullare — più o meno interamente — le distanze. Il risultato è che la produzione radio italiana, nel suo complesso, appare oggi tecnicamente portata a uno stesso livello di evoluzione, con tutt'al più qualche lieve differenza che non sempre è da segnare all'attivo delle marche più celebrate. Ne deriva che l'apparecchio italiano è, in ogni caso, un apparecchio eccellente, che merita tutta la fiducia. Questo fenomeno di un'industria che ha saputo, in breve tempo, raggiungere un identico livello di perfezione costruttiva costituisce di per sè il più efficace elogio dei nostri tecnici e dei nostri costruttori, ed è come il suggello d'una serietà e d'una capacità che meritano d'esser messe in rilievo.

Ma c'è un campo in cui l'iniziativa d'ogni singolo costruttore conserva ancora la mano libera: ed è quello della presentazione degli apparecchi. La Mostra ci ha fatto vedere per l'ennesima volta come la fantasia dei progettisti si sia sbizzarrita, creando mobili belli, mobili meno belli, e anche — perchè no? — mobili bruttini davvero. Il genere — bisogna riconoscerlo — è tutt'altro che facile; e poi c'è la necessità puramente commerciale di adattarlo ai varî gusti, che non tutti sono elettissimi. Inoltre, c'è da fare i conti col costo del mobile, che tende sempre più ad essere costruito con legni pregiati e che per ciò incide non indifferentemente sul costo generale dell'apparecchio. Ora, non tutti riescono a superare molto brillantemente un tale ordine di difficoltà; ma ciò non toglie che nella Mostra figurassero mobili di disegno e di fattura veramente squisiti. La tendenza a inclinare lievemente il fronte principale dell'apparecchio, già manifestatasi l'anno scorso, si va ora generalizzando, col risultato di una maggiore sveltezza di

linee. Alcune decorazioni speciali, di pátine metalliche o di materiali in apparenza simili al vetro, hanno cominciato a fare la loro comparsa; ma esse, in realtà, riescono assai più a sorprendere che non a persuadere, per il loro scopo evidente di realizzare a tutti i costi novità certo non necessarie e forse neanche opportune. Tutto sommato, però, l'ebanisteria appare in netto progresso; e lo stesso può dirsi delle «scale parlanti», alcune delle quali, tuttavia, accennano ad allontanarsi da una sempre consigliabile sobrietà di colori e di diciture.

In complesso, la IX Mostra Nazionale della Radio ci ha dimostrato la mirabile efficienza di una industria che, solida e quadrata nella sua intima struttura, è giunta ormai a una piena e invidiabile maturità. Il suo successo, che non poteva essere più lieto, prova inoltre con quanto amore e con quanto interesse il pubblico italiano segua le sorti della nostra radiofonia. Ora la Mostra, accingendosi a celebrare nel prossimo anno il suo primo decennale, pensa già ad ampliare ancor più la propria sede; e giova augurare che i suoi sforzi, tendenti all'esaltazione di una giovine e sana industria nostra, siano coronati sempre dal migliore successo.

CAMILLO BOSCIA

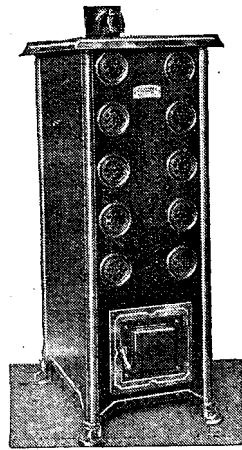
La I[a] Sagra Musicale dell'Umbria.

Nel giorno del Transito di S. Francesco, il 4 ottobre, si è chiusa ad Assisi la Sagra Musicale dell'Umbria, presenti la Principessa di Piemonte, Alta Patrona della Sagra, il Ministro Lantini, il Card. Canali, il Principe Ghigi-Albani Gran Maestro dell'Ordine di Malta, autorità della Provincia, personalità del mondo religioso ed artistico e circa 1500 spettatori

La importante e finora unica, rassegna di musica sacra, conclusasi ottimamente, si è svolta a Perugia e ad Assisi dal 21 settembre al 4 ottobre con sedici manifestazioni comprendenti quattro grandi concerti sinfonico-corali, cinque conferenze, di cui una con illustrazioni concertistiche, due audizioni di musica d'organo, due rappresentazioni di teatro spirituale, ed il coro della Cappella Sistina diretto da Lorenzo Perosi, che ha concluso il ciclo musicale.

Senza elencare tutti gli artisti che vi hanno preso parte, vanno ricordati i maestri direttori che si alternarono sul podio: Fernando Previtali per il concerto di apertura, Gino Marinuzzi per la prima esecuzione integrale in Italia dell'«Infanzia di Cristo» di Berlioz, Marino Cremesini per il suo oratorio «La Passione», Guido Visconti di Modrone per lo «Stabat Mater» di Rossini, e Franco Capuana per il Teatro Spirituale, che raccolse la prima realizzazione scenica del «Giona» di Carissimi, «Maria Egiziaca» di Respighi e la «Sacra Rappresentazione di Abram ed Isaac» di Pizzetti, quest'ultima nella nuova edizione del 1931.

Oltre agli oratori Sen. Guido Visconti, Johannes Wolf, Fausto Torrefranca ed Emile Wuillermoz, va ricordato Mons. Onorio Magnoni, del Pontificio Istituto di Musica Sacra, che diresse la messa gregoriana ad Assisi ed il concerto interessantissimo sul canto gregoriano e dei laudari eseguito da una cantoria di duecento voci.

Il successo di questa manifestazione, svoltasi sotto gli auspici delle Direzioni Generali per il Turismo e del Teatro del Ministero della Cultura Popolare, è stato ottimo sia per l'organizzazione sia per i risultati artistici delle esecuzioni e delle realizzazioni, il che fa prevedere che le future edizioni della Sagra Umbra riusciranno altrettanto imponenti e perfette rassegne della musica religiosa di tutti i tempi e di ogni luogo ove mente umana abbia elevato il suo canto alla Divinità e tutta la più pura ispirazione della fede cristiana.

Il primo « Almanacco Navale Italiano ».

A cura dell'Ufficio Collegamento Stampa del Ministero della Marina, è uscito, in luglio di quest'anno, uno stupendo volume di un migliaio di pagine in 8°, con un gran numero di nitidissime illustrazioni, carte e tavole fuori testo, da entusiasmare il più freddo e pacato bibliofilo. Lì per lì, si stupisce che ad un'opera di tanta mole e di tale importanza sia stato attribuito il modesto titolo di « Almanacco », ma quando si è letta la premessa, dovuta all'ammiraglio Pini, si comprende subito che questo titolo sta essenzialmente a significare la periodicità della pubblicazione, la quale vuol seguire fedelmente, a guisa di annuario, la vita progrediente della Marina militare, mercantile e da diporto, non solo nostra ma di tutti i Paesi del mondo, con un corredo di dati positivi e aggiornati, concernenti ogni aspetto della vita del mare.

Il volume, infatti, svolge in otto parti questa vasta materia, con ordine e chiarezza esemplari. Le prime tre trattano rispettivamente delle funzioni essenziali della flotta, dei problemi politici e tecnici ad essa inerenti, mentre la quarta riflette gli avvenimenti salienti degli ultimi anni. Seguono un esame obiettivo delle Marine mondiali e mediterranee, una esposizione esauriente dello stato attuale della nostra flotta mercantile e — diciamo così — turistica, e l'ultima parte, infine, reca un estratto delle principali leggi marinare sancite fra il maggio 1935 e il giugno 1937.

Ma il volume non ha soltanto il carattere di resoconto: la materia si anima di considerazione, di mòniti, di presagi. Il mare, per un Paese peninsulare come il nostro, è la vita e l'avvenire. La Guerra Mondiale non ha fatto che aggravare il problema delle materie prime e dei possedimenti coloniali, imperniati innanzi tutto sulla potenza marinara. Occorre che il Paese abbia coscienza della prevalente importanza della nostra forza sul mare negli sviluppi della politica internazionale. Il risorto Impero ci obbliga a difendere la sicurezza dei collegamenti fra le terre africane e la Madrepatria. Questi ed altri svariatissimi aspetti sono messi in evidenza in altrettanti capitoli di carattere divulgativo, dovuti a collaboratori di alta competenza, che conoscono i segreti dello stile suadente e lasciano traccia nella mente e nel cuore di chi legge.

Non, dunque, il volume è fatto soltanto per offrire allo studioso di problemi navali una grande quantità di dati sulle marine di tutto il mondo, ma anche per rendere accessibile a vaste categorie di pubblico una materia che va assumendo una sempre maggiore importanza nella vita delle Nazioni, e che sa rendersi interessante non solo, ma persino avvincente. Quanti sanno, ad esempio, qual è il più grande colosso corazzato del mondo e a chi appartiene? Chi ci ha detto che le nostre « Vittorio Veneto » e « Littorio » sono alla testa delle navi da battaglia delle sei maggiori potenze? Dove abbiamo mai letto che l'Italia conta ben 240 mila iscritti fra la gente di mare di 1° categoria e 430 mila fra costruttori, barcaiuoli, pescatori, piloti, maestri d'ascia, ecc. ?

Queste e infinite altre notizie ora gl'Italiani potranno attingere alla copiosa fonte dell'« Almanacco Navale Italiano », di cui si può dire davvero, con frase abusatissima, che colma una lacuna. Anche questo compito doveva adempiersi in regime fascista, affinchè non si potesse più dire, ad esempio, che, mentre l'Inghilterra ha, da circa un cinquantennio, il suo « Naval Annual », noi mancavamo ancora di questo strumento indispensabile alla formazione di una coscienza navale italiana.

Ai Soci della C. T. I. il magnifico volume è concesso per L. 35, più le spese di porto, invece di L. 60.

TRA I LIBRI

Il 34° volume della Enciclopedia Italiana.

La grande *Enciclopedia Italiana Treccani* ha pubblicato il volume 34°, che comprende le voci da « Topografia » a « Vedro » e si compone di 1064 pagine di testo in 4° grande, con 853 illustrazioni e 61 cartine in nero intercalate, oltre a 191 tavole in rotocalco, 10 tavole e 7 carte geografiche a colori fuori testo.

Il 34° volume contiene, fra le altre, le seguenti voci geografiche: Torino, Toscana, Trentino, Trieste, Tripoli, Tunisi, Turchia, Umbria, Ungheria. Tra le discipline filologiche, artistiche, scientifiche e tecnologiche, le voci di maggiore interesse sono: Toponomastica, Tragedia, Umanesimo, Urbanistica, Vaticano, Turbina, Vapore, Uccelli, Uomo.

Tra i 606 collaboratori vanno segnalati S. A. R. Luigi di Savoia, il compianto Duca degli Abruzzi, che volle personalmente redigere l'articolo «Uebi Scebeli», e gli Accademici d'Italia Bertoni, Bianchi, Nallino e Paribeni.

Annuario Italiano 1937-38.

È stata pubblicata l'edizione 1937-38 dell'*Annuario Italiano* (Guida Generale dell'Agricoltura, Industria, Commercio, Arti e Professioni d'Italia ed Impero Coloniale) con particolare riferimento alla Legge sullo Stato Corporativo.

L'opera consta di circa 1400 pagine; è edita dalla S.E.D.A.I. (Via Settembrini, 17 - Milano) e costa L. 135.

Annuario Politecnico Italiano. – Guida generale delle Industrie Nazionali, edizione 1937, redatta in italiano, francese, inglese, tedesco e spagnuolo.

In oltre 1200 pagine di grande formato, contiene gli indirizzi e i dati delle ditte industriali di tutta Italia suddivise nei rispettivi gruppi a seconda dell'industria esercitata e dei singoli prodotti fabbricati e disposte alfabeticamente per ordine di città. Questa 19ª edizione, scrupolosamente aggiornata in ogni sua parte, conferma il valore intrinseco che Enti, industriali, commercianti, esportatori, italiani e stranieri, hanno dimostrato per questa speciale ed unica pubblicazione largamente diffusa in tutte le parti del mondo. (Milano, via Silvio Pellico, 12: L. 125).

Annuario dell'Industria e del Commercio Radio. – Radio Industria, Milano (via Cesare Balbo, 23), Milano 1937-XV. Pag. 308: L. 30 (rilegato L. 35). Ai Soci della C. T. I. con lo sconto del 10 %.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA DEL REGNO D'ITALIA. – *Annuario Statistico Italiano.* – Anno 1937-XV. Quarta Serie - Vol. IV. Pag. 320-149. Prezzo: L. 25. Per i Soci della C. T. I.: L. 15 alla Sede, L. 17 in Italia, Impero e Colonie.

ISTITUTO COLONIALE FASCISTA. – *Problemi dell'Impero: Le comunicazioni.* – Pag. 45: L. 3.

MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE. – *Annuario* 1937-Anno XV. – Istit. Poligraf. dello Stato, 1937-XV.

Europa Touring - Guide Automobile d'Europe. – Pubblicata dal Touring Club Svizzero sotto il patronato dell'Alliance Internationale de Tourisme, Hallwag S. A., Berna 1937, 62 tavole e 1 carta delle strade di grande comunicazione d'Europa. Testo in francese, in inglese e in tedesco. In vendita presso la C. T. I. a L. 43. Spedizione raccomandata in Italia e Colonie: L. 4.

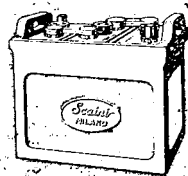
R. MUSEO NAVALE DI SPEZIA. – *Domenico Millelire medaglia d'oro alla difesa dell'Isola della Maddalena nel 1793.* Tipogr. E. Oliveri, Genova 1928.

REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA. – *Carta dello stato delle strade d'Italia - Piantine di attraversamento delle città capoluogo di provincia - Norme per la circolazione stradale.* – Estate-autunno 1935-XV: L. 15. Gratis ai Soci del R.A.C.I.

REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA. – *Autoveicoli, velocipedi, veicoli a trazione animale in circolazione in Italia negli anni 1933-34-35. Dati e cifre.* – Ed. R.A.C.I., Milano 1937-XV: L. 7,50.

REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA. – *Nozioni fondamentali per l'automobilista.* – II Ediz. Pag. 219 con illustraz. e tav. f. t. Ed. G. B. Paravia, Torino 1937-XV.

Guida di Trieste e della Venezia Giulia. – Pag. 200 in 16° con numerose illustraz. ed 1 piantina f. t. Stab. Tipogr. Nazionale (via Giotto, 8) Trieste 1937-XV: L. 5.

GUSTAV FRUHMANN. – *Im Frack um die Welt.* – Pag. 182. Verlag von Welhagen e Klasing, Lipsia 1937.

Bruno Francolini. – *Africa d'oggi.* – Aspetti e problemi della colonizzazione europea. Pag. 219. Ed. L. Cappelli, Bologna 1937-XV: L. 15.

Vittorio Pellizzi. – *Profili di vita reggiana agli albori del XX secolo.* – Pag. 102, Officine Grafiche Fasciste di Reggio Emilia, 1937-XV: L. 6.

Giovanni Vaccarella. – *Coscienza dell'Italia.* – II Edizione rifatta. Pag. 336. Casa Ed. Trimarchi, Palermo 1937-XV: L. 14.

Roberto Lepori. – *Cenni preliminari su un ritrovamento di mandibola umana fossile in una caverna dell'Istria Settentrionale.* – Atti del Museo Civico di Storia Naturale di Trieste. Vol. XIII, N. 2. Pag. 33 con 1 tav. f. t. – Karl Strasser. – *Ueber Nordfriauler Diploden.* – Atti del Museo Civico di Storia Naturale di Trieste. Vol. XIII, N. 3. Pag. 104. Istituto delle Edizioni Accademiche, Udine 1937-XV.

C. Rava. – *Il carciofo.* – Pag. 57 con illustraz. – D. Giovine – *Errori ed inganni nel commercio del bestiame.* – Pag. 47 con illustraz. Ramo Editoriale degli Agricoltori, Roma 1937-XV. Ciascun volume: L. 3.

Ernesto Tron. – *Come ottenere la patente d'automobile* (1°, 2°, 3° grado). – Pag. 266 con illustraz. e tavole a colori. Ed. U. Hoepli, Milano 1937-XV: L. 7.

Ariberto Villani. – *Lecco: Dalle Dolomie del Resegone alla verde Valsassina.* – A cura della « Pro Lecco », 1937-XV. Pag. 157 con illustraz.: L. 5.

Arnaldo Gnaga. – *Vocabolario topografico-toponomastico della provincia di Brescia.* – Pag. 216. Ateneo di Brescia 1937-XV.

Emilio J. Ferro. – *Factores que contribuyen al mayor rendimiento de la lana.* – Pag. 79 con illustraz. Imp. Gurfinkel (calle Viamonte 1765), Buenos Aires.

Paolo Peola. – *Il soliflusso nelle regioni a marne argillose.* – Estratto dal « Bollettino della Società Geologica Italiana ». Vol. LVI 1937. Fasc. 2.

Elio Vittorini. – *Nei Morlacchi - Viaggio in Sardegna.* – Pag. 140. Ed. Fratelli Parenti, Firenze 1936-XV: L. 5.

Prof. N. Naldoni-Centenari. – *Storia Coloniale d'Italia.* – Pag. 255. Ed. R. Giusti, Livorno 1937-XV: L. 7,50.

Anselmo Briscese. – *Fraseologia Amarica - Manuale di conversazione.* – Pag. 136. Ed. Cremonese, Roma 1937-XV: L. 12.

Gino Doria. – *Storia dell'America Latina (Argentina e Brasile).* – Pag. 298 con illustraz. Ed. Hoepli, Milano 1937-XV: L. 15.

Nello Puccioni. – *Giuba e Oltregiuba.* – Pag. 144 con illustraz. Ed. Sansoni, Firenze 1937-XV: L. 12.

Roberto Lojacono. – *Stella Maris in crociera nei mari di Sicilia.* – Pag. 106. Arti Grafiche S. Pezzino, Palermo 1937-XV: L. 7.

Nello Zazzarini. – *Sinigaglia e il suo Circondario.* – Pag. 316 con illustraz. e 1 carta f. t. Scuola Tip. Marchigiana, Sinigaglia 1937-XV: L. 6.

Giovanni Cesari. – *Arcevia.* – Pag. 151 con illustraz. Tip. Arceviese, Arcevia 1937-XV.

Virginio Gayda. – *Problemi siciliani.* – Pag. 135. « Giornale d'Italia », Roma 1937-XV: L. 5.

EMILIO SCARIN. – *Le oasi cirenaiche del 29° parallelo.* – (Ricerche ed osservazioni di geografia umana). – Ed. Sansoni Firenze 1937-XV: L. 20.

GIUSEPPE LORENZON. – *La Basilica dei S.S. Felice e Fortunato in Vicenza.* – Pag. 94 in 16°, con illustraz. Industria della Stampa G. Peronato, Vicenza 1937-XV.

G. FERRARINI. – *Incunabulorum quae in Civica Bibliotheca Mantuana adservantur catalogus.* – Pag. 300 in 8°. R. Academiae Virgilianae editiones, Mantuae, 1937-XV.

ALESSANDRO LESSONA. – *Scritti e discorsi coloniali.* – Pag. 296 in 16°. Centro Studi dell'Istituto Coloniale Fascista, via U. Foscolo 5, Milano 1937-XV: L. 15.

CARLO SCHIFFRER. – *Le origini dell'irredentismo triestino* (1813-1860). – Pag. 160 in 16°. Istituto delle Edizioni Accademiche, Udine 1937-XV: L. 10.

F. CAVARA. – *Funghi e tartufi.* – 65 specie illustrate a colori. Descrizione, coltivazione, conservazione. Pag. 270 con XXXII tav. f. t. Ed. U. Hoepli, Milano: L. 16,50.

Col. EMILIO BATTISTI. – *Il 7° Alpini in A. O.* - «*Feltre*», «*Pieve di Teco*», «*Exilles*». – Pag. 189 con illustraz. 1° Regg. Alpini Editore in Roma, 1937-XV: L. 7.

G. PEDRETTI. – *L'auto patente.* – Manuale teorico-pratico a domande e risposte. – Pag. 70 con 170 illustraz. Ed. Zannoni, Padova 1937-XV: L. 4.

GABRIELE ODER TACCONI. – *L'inserzione della finanza pubblica nell'ordinamento corporativo dello Stato fascista.* – Pag. 49. Ed. R. Zannoni, Padova 1937: L. 8.

GIULIO AMADIO. – *I Bonfini* (Dati genealogici). – Pag. 218 in 16°. Studio di Propaganda Editoriale, Napoli 1937-XV: L. 7.

GIOVANNI DI MODICA. – *Cinghia. Scarpe in A. O.* – Pag. 180 in 16°, con illustraz. f. t. Libr. R. Mariano, Torino 1937-XV: L. 14.

Bari e dintorni. – A cura dell'Ente Provinc. per il Turismo di Bari. I edizione con 3 carte e piante e 6 illustraz. Ed. Guide Turistiche, Novi Ligure 1937-XV: L. 5.

D. M. FALOCI PULIGNANI. – *L'antico palazzo del Podestà in Foligno.* – Pag. 16 in 8° con 7 illustraz. Tip. L. Baldoni, Foligno 1937-XV.

ARMANDO TRONI. – *Palestina.* – Pag. 64. La Sinossi, Palermo 1937-XV: L. 2,50.

FORTUNATO PASQUALINI. – *Matematica applicata.* – Pag. 141. Ed. R. Zannoni, Padova 1937-XV: L. 8.

O. CAMPESE. – *Colture tropicali e lavorazione dei prodotti.* – Vol. III: Cotone, Ramiè, Sisal, Rosella, Muse, tessili, Urena Lobata, Luffa Cylindrica. – Pag. 399 con 93 illustraz. e 53 tavole. Ed. U. Hoepli, Milano 1937-XV: L. 60.

LEONARDO BONANNO. – *Cose belle di Mazara.* – Guida panoramica illustrata. Pag. 96. Tip. Grillo, Mazara 1937-XV: L. 5.

VINCENZO D'AMICO. – *Casa Barras ed i suoi feudi nel Molise e nella Capitanata.* – Pag. 19. Tipi del Sannio, Benevento 1937-XV.

VINCENZO D'AMICO. – *Gli Aruspici in rapporto alla questione etrusca.* – Pag. 22. Ed. F.lli Petrucciani, Campobasso 1937-XV.

ANDREA BENEDETTI. – *Fondamenti storici e giuridici della nobiltà Giuliana.* – Collegio Araldico, Roma 1935.

ALDO FONTANA. – *Il Pluteo della Chiesa vecchia di Molfetta.* – Tip. Luca Gadaleta, Molfetta 1937-XV.

COSIMO CALÒ. – *I figuli di Grottaglie.* – Pag. 43 con tav. f. t. Arti Grafiche E. Cressati, Noci 1937-XV.

ERMANNO TREBBI. – *Contributo di miglioria per le opere eseguite dallo Stato o dagli Enti locali con il concorso dello Stato.* – Pag. 103, Tip. Ed. C. Nani, Como 1937-XV: L. 6.

LUIGI SILVA. – *L'ordinamento politico-giuridico-amministrativo dell'Africa Orientale Italiana.* – Pag. 45. Centro Studi e Propaganda dell'Istituto Coloniale Fascista, Milano: L. 3. Per i Soci dell'I.C.F.: L. 2.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Soci Annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,20)
Soci Quinquennali	L. 75,20		(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 30 Settembre 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 settembre 1937........		N. 188 54.
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 20 040
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 30 settembre 1937............	» 5 138	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 settembre 1937	» 11 422	
		» 262 294
		N. 470 876
Presumibili rinnovi dei Soci già iscritti nel 1936, che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 1 500
Totale Soci ..		N. 472 376

Direttore: Sen. CARLO BONARDI
Direzione e Amministrazione: CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI
Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano – Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino – Milano, Via Carlo Poma, 7

PILLOLE
DI
SANTA FOSCA
O DEL
PIOVANA
DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO DA MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato, curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Inscritte nella Farmacopea Ufficiale Italiana
Scatola di 50 pillole Lire 3,30 (ovunque)
FARMACIA PONCI VENEZIA

B.P.D.
Universal
VICTORIA
S.4
S.4 le migliori polveri e cartucce da caccia e da tiro

Fedele all'odol
ODOL
Odol
ODOL

SOCIETA GRAFICA G. MODIANO - MILANO

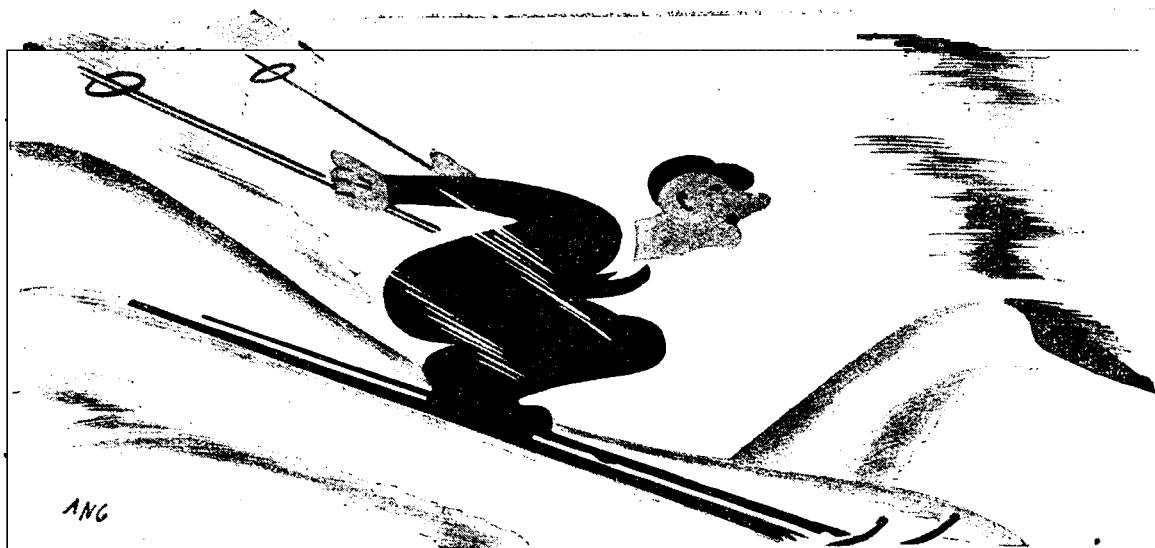
PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIII - NUMERO 12 DICEMBRE 1937 - XVI E. F.

Bocca profumata-
Denti sani
Odol
ODOL

POPULIT GAMMA
POPULIT ONDA
CORRETTORI ACUSTICI PERFETTI
ININFIAMMABILI, ESTETICI, DI ALTO POTERE ASSORBENTE DEL SUONO
CINEMA-TEATRO IMPERO
SALA DI CINEMA CORRETTA CON POPULIT GAMMA APPLICATO ALLE PARETI
ELIMINANO ECHI, CODE SONORE,
RUMORI NEI CINEMA, TEATRI, UF-
FICI, ALBERGHI, SCUOLE, CHIESE

PISTA..! PISTA..!

C'è neve un po' dappertutto ed i giovani d'anni, nonchè quelli che son giovani solo di spirito, si apprestano a partire: soli o in liete brigate.

Che lieto vocìo, che costumi sgargianti, che audaci propositi!

Vediamo un po' se tutto è in ordine... Gli sci o le racchette non mancano, questo si sa, ma vi siete ricordati della sciolina, delle liste di pelle di foca? Bene! Nel sacco manca però qualcosa di utile, anzi d'indispensabile, mancano le zollette di zucchero: come mai?

Eppure gli sciatori e gli sportivi in genere sanno, o dovrebbero sapere, quale elemento prezioso sia lo zucchero che si può ben definire « cibo ed energia in pillole », alla portata di tutti e cioè nella forma più ridotta e più conveniente per il sacco dello sportivo.

Sciando per ore ed ore a temperature spesso molto basse, nelle arrampicate, durante le ascensioni, nelle corse, nelle lunghe escursioni a piedi o in bicicletta, l'organismo umano è esposto a fatiche prolungate ed a sforzi spesso violenti con grande dispendio di energia muscolare e nervosa cui bisogna provvedere il più prontamente possibile, prima cioè che si verifichino pericolosi esaurimenti o « défaillances ».

Normalmente vi provvedono il riposo ed il cibo abbondante e sostanzioso, ma mentre l'esercizio sportivo è in atto, ciò non è sempre possibile e talvolta non è neanche consigliabile. Come fare allora per aver ristoro ed un pronto rifornimento energetico?

E' molto semplice; mangiando zucchero, vero carbone della macchina umana, alimento sovrano che non richiede, per così dire, alcun lavoro digestivo ed è fonte rapidissima di vigore per la sua quasi immediata trasformazione in energia cui si accompagna una sensibile produzione di calore interno.

Il nostro sommo fisiologo Angelo Mosso, al quale si devono classiche esperienze e studi geniali sul lavoro fisico in alta montagna, scrisse che lo zucchero ha il potere di aumentare la forza dei muscoli e che da un muscolo affaticato, col solo ingerire un poco di zucchero, si può ottenere rapidamente una nuova e maggiore energia.

Sportivi, dimenticate magari il borsellino, ma non dimenticate mai le assai più preziose zollette!

ANNO XLIII
1937 - XVI

LE VIE D'ITALIA

Numero 12
DICEMBRE

SOMMARIO

In copertina: Notte di Natale al Piano dei Resinelli (impressione del pittore Giuseppe Valerio).

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1938

Italia e Colonie L. **25,50** (Estero L. **45,50**)

Effettuando il pagamento prima del 31 Dicembre 1937, L. **22,50** (Estero L. **40,50**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

sotto zero
la stessa protezione e sicurezza
come in clima normale
Proteggete il motore nei rigori invernali con
TOURING OIL EXTRAFLUIDO
(S. A. E. 20)
TOURING OIL FLUIDO
(S. A. E. 30)
secondo la Tabella di Lubrificazione.
Con le temperature più rigide l'avviamento è facilissimo, e la lubrificazione di tutte le parti del motore è immediata.
Evitate le difficoltà della messa in moto, ed il rischio di esaurire la batteria.
TOURING
OIL
S. A. LUBRIFICANTI E. FOLTZER GENOVA
S. A. LUBRIFICANTI E. FOLTZER - GENOVA

TURISMO

Per un nuovo Parco Nazionale nella regione dell'Adamello e del Brenta.

Il Senatore Carlo Bonardi, Presidente del nostro Sodalizio, ha illustrato nel « Popolo di Brescia » le ragioni che concorrono a costituire un nuovo Parco Nazionale dell'Adamello e del Brenta, il quale si aggiungerebbe a quelli ora esistenti del Gran Paradiso, d'Abruzzi e dello Stelvio.

L'Adamello, baluardo invitto della Patria, con la Presanella, costituisce un massiccio imponente di 1031 kmq., con le due vette maggiori, che raggiungono i 3556 metri, le sue cinque catene parallele, i suoi ghiacciai, come il Pian di Neve, che col Mandrone è uno dei più grandi delle Alpi (circa 14 kmq. e lungo 10 km.) e quello pur vasto della Lobbia, senza ricordare i minori, le creste, i valichi, le acque, rappresenta veramente la propaggine delle Alpi eccelse verso il piano. Esso presenta tutte le caratteristiche di una unità naturale geologica, faunistica, arborea, ecc., di alta montagna, di bellezze incomparabili, di possibilità alpinistiche, turistiche, sportive di ogni genere. Il Pian di Neve consente lo *sport* degli sci in tutte le stagioni dell'anno. Nella sua parte centrale è la Val di Genova, ancora intatta, celebre per la maestà selvaggia dei suoi paesaggi, per le cascate grandiose, le ricchezze dei boschi, la flora e la fauna. Qui è una selvaggina ricchissima; ed è ancor viva la fama del cosidetto Re di Genova cacciatore, che vi uccise 22 orsi e 454 camosci. Ma nel versante bresciano le imponenti derivazioni idroelettriche, gloriosa conquista della nostra tecnica, portano lassù una vita che non può rispettare la bellezza naturale, la flora, la fauna, se non vengano tutelate con provvedimenti che concilino le diverse esigenze. Il camoscio va scomparendo, l'orso diventa rarissimo, la selvaggina diminuisce, la flora, tanto ricca e celebrata, scompare. Una difesa si impone, perchè con essa si creano possibilità economiche, ma anche per salvare su quelle montagne le tracce e i ricordi ammonitori della immortale gloria patria. Bisogna tutelare il teatro della guerra titanica combattuta dal 1915 al 1918 sull'Adamello, cioè sul più alto campo di battaglia della storia. Ancora nei cuori dei combattenti, ma eternamente eloquenti nella storia d'Italia, stanno le gesta del Passo di Lagoscuro, della Lobbia, del Dosson di Genova, del Crozzon di Folgorida, di quello di Lares, del Corno di Cavento, di Cima Presena, del Maroccaro, dello Zigolon del Monticelli. Lassù ancora restano, per quanto lo consentono la improvvida opera umana e quella del tempo, i baracchini aggrappati alle pareti aeree, armi, trincee, che narrano il sacrificio eroico. Conserviamo gelosi questo monumento della nuova Italia.

Al Gruppo dell'Adamello trovasi attiguo e congiunto ad Oriente, per la Sella del Campo di Carlomagno, il gruppo di Brenta. Si eleva con le caratteristiche guglie dolomitiche, vera oasi geologica e morfologica tra le Alpi cristalline centrali, con la Cima Tosa (3173), gli Sfulmini di Grostè (2897), la Pietra Grande (2956), gli ardui campanili e le vedrette. Il suo perimetro è di 126 km., la superficie di 750 kmq., tra le Valli di Campiglio e Rendena ad Occidente, le Val di Non a Nord, il Sarca a Sud, il Noce e il Lago di Molveno a Est. Vario, pittoresco, con pareti a picco, valli strette e profonde, piccoli ghiacciai, torri e pinnacoli dalle tinte più fantastiche. È celebre per i rocciatori, ma anche per gli alpinisti ed escursionisti, con accessi agevoli, sentieri ben segnati, ottimi rifugi della Società Alpinisti Tridentini - Sezione di Trento del C.A.I. Il Gruppo di Brenta è certamente più noto, attrezzato e frequentato di quello dell'Adamello; ma appunto per ciò è vivamente sentita la necessità della difesa delle sue bellezze naturali, della flora e della fauna. Nelle sue valli profonde vive ancora l'orso alpino e la selvaggina, ma fatalmente diminuisce ogni anno. Il Laghetto di Tovel, ad esempio, celebre per il fenomeno della sua colorazione in rosso, non deve essere abbandonato alla decadenza ed alla curiosità vandalica degli incompetenti.

La determinazione del perimetro del Parco dovrà essere oggetto di accurato studio; ma in fondo tutto si ridurrà a determinare il limite altimetrico, per non includervi troppi centri abitati. La regione Adamello-Presanella Brenta, oltre i 1000 metri sul mare, è per la massima parte demaniale o comunale: del resto, il regime del Parco non nuoce nè esclude la proprietà privata con la sua necessaria libertà regolata. Se si escludono dal Parco i paesi delle Valli e le adiacenze immediate, il Parco non offrirà località abitate all'infuori dei rifugi alpini, delle baite, degli impianti di derivazioni idroelettriche (i quali tutti, naturalmente, vanno rispettati, e occorrendo, opportunamente incrementati), e qualche centro di soggiorno, come il Tonale e Madonna di Campiglio, che dalla inclusione non potrebbero avere se non giovamento. D'altra parte, i Comuni finitimi al Parco ne avrebbero certo vantaggio, giacchè la finalità dell'istituzione è bensì quella della tutela e della difesa, ma anche della valorizzazione del territorio, conservandone le caratteristiche. Studiosi, alpinisti, turisti, cacciatori vi accorreranno, spinti dalla loro passione, e dovrà, quindi, nell'interno del Parco non solo continuare l'attività agraria tradizionale, ma svilupparsi nel campo dell'industria degli alberghi, stazioni di cura, di soggiorno e di riposo. L'importante consisterà nell'ordinare tali attività, perchè le iniziative private possano svilupparsi; e per ogni valle o montagna preparare i mezzi di comunicazione, di ospitalità, di pubblicità, ecc. Il senso pratico, lo spirito di iniziativa particolare e l'amore innato delle popolazioni nostre per le proprie montagne assicureranno il funzionamento dell'Ente, specie se si eviterà di farne un organismo pletorico e burocratizzato. Le due Amministrazioni provinciali di Brescia e Trento, col doveroso concorso e il legittimo controllo dello Stato, la collaborazione certa della Consociazione Turistica Italiana e del Club Alpino Italiano sapranno far vivere e prosperare quello che si dovrà chiamare il Parco Nazionale dell'Adamello e del Brenta. Sarebbe certo il più vario e pregiato, riunendo in un complesso le candide vette ghiacciate e le dolomiti rosee sorgenti da valli bosco e, popolate di selvaggina, vaghe di fiori, viventi, operose, la vita sana, forte e serena delle Alpi italiane, sacre e possenti per le cose e per lo spirito.

Contributo dello Stato a favore dell'attrezzatura turistica, alberghiera, idrotermale e balneare.

La *Gazzetta Ufficiale* del 7 ottobre ha pubblicato il R. D. 16 settembre 1937-XV che sancisce numerosi provvedimenti a favore delle attività turistiche e recettive. Riassumiamo qui le disposizioni del Decreto stesso, mentre rimandiamo i nostri Lettori, che ne vogliono avere una conoscenza completa, al prossimo numero della nostra Rivista « *L'Albergo in Italia* », dove il Decreto stesso sarà pubblicato integralmente.

A favore di coloro che intendono costruire, arredare, ampliare o migliorare alberghi, stabilimenti idrotermali o balneari, rifugi alpini, locali ricettivi o impianti che

costituiscono coefficienti per l'incremento turistico, sono stabiliti i seguenti contributi:

1° sino al 25 % del capitale effettivamente impiegato e comprendente il valore del terreno, della costruzione, degli impianti, dell'arredamento, ampliamento ed attrezzature. Il contributo potrà essere elevato sino al 35 % per attrezzature od impianti di particolare interesse turistico;

2° del 2,50 % per 25 anni a favore di aziende che abbiano ottenuto i mutui dall'Ente per il Credito Alberghiero, di cui al R. D. L. 12 agosto 1937-XV, N. 1561 (da noi pubblicato nella Rivista « *L'Albergo in Italia* », settembre ottobre 1937 e riassunto nella notizia che fa seguito alla presente) e per la parte mutuata, mentre per la parte non mutuata valgono le disposizioni precedenti;

3° sino al 2,50 % per 25 anni sul capitale impiegato nella costruzione, quando si tratti di stabili costruiti dopo l'entrata in vigore del presente Decreto, da privati che per la durata di 25 anni cedano in affitto per uso alberghiero gli stabili stessi, come concorso nel pagamento dell'affitto. Il contributo potrà essere elevato al 3,50 % nel caso che lo stabile da cedersi in affitto sia costruito da un ente parastatale o di diritto pubblico, dopo l'entrata in vigore del presente Decreto. Dei contributi di cui sopra potranno godere soltanto le opere e le attrezzzature che siano ultimate e in funzione entro il 1941.

Chiunque intenda usufruire dei contributi di cui sopra dovrà presentare, entro il 30 giugno 1938, domanda al Ministero per la Cultura popolare, per il tramite dell'E. P. T., che dovrà corredare la domanda stessa del proprio parere.

Le domande dovranno contenere l'indicazione precisa della località prescelta e la descrizione dello stabile da costruirsi od ampliarsi. Inoltre, dovrà essere allegato il progetto tecnico, il progetto dell'arredamento, il particolareggiato preventivo del costo di tutte le opere ed il relativo piano finanziario, che terrà conto anche dei possibili realizzi.

Nel caso che il richiedente il contributo intenda contemporaneamente usufruire dei mutui del Credito Alberghiero, dovrà, oltre ai documenti elencati, presentare copia della domanda inoltrata all'Istituto mutuante per ottenere la concessione del prestito.

Il Ministero della Cultura popolare è autorizzato a richiedere agli Uffici provinciali del Genio Civile i collaudi occorrenti al fine di accertare la corrispondenza del progetto e dei preventivi presentati con le opere eseguite, innanzi di predisporre il pagamento del contributo e gli accertamenti sullo stato dei lavori per le eventuali anticipazioni. I contributi decorrono dal collaudo.

È concessa l'esenzione dell'imposta sui fabbricati e dalle relative sovraimposte comunali e provinciali per il periodo di 25 anni ai privati o ad enti di qualsiasi specie che costruiranno, entro il 31 dicembre 1941, alberghi, rifugi alpini, stabilimenti idrotermali, od amplieranno quelli esistenti. In caso di ampliamento o di sopraelevazione l'esenzione è limitata alla parte effettivamente costruita in eccedenza a quella preesistente. L'esenzione è concessa anche agli edifici di cui sopra ricostruiti sulle aree risultanti dalla integrale demolizione di fabbricati preesistenti. La demolizione deve essere preventivamente denunziata alla Amministrazione finanziaria. L'esenzione stessa è concessa a condizione che il fabbricato conservi la originaria destinazione per l'intero periodo di 25 anni.

La concessione dei contributi e delle sovvenzioni è demandata al « Comitato per i Contributi turistici »,

costituito presso il Ministero della Cultura popolare. Detto Comitato è composto dai rappresentanti del Ministero delle Finanze, del Ministero delle Corporazioni, della Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, dell'E.N.I.T. Il presidente del Comitato è nominato dal Ministro per la Cultura popolare, al di fuori dei membri del Comitato stesso.

Il Comitato delibererà anche circa l'erogazione dei contributi e delle sovvenzioni già demandata al Comitato per il Credito Alberghiero istituito con la legge 26 maggio 1932, N. 627, modificata con i R. D.L. 1° giugno 1932, N. 668 e 3 febbraio 1936, N. 440, al fine di alleviare per le aziende alberghiere gli oneri eccessivi contratti sino al 31 dicembre 1935. Per tali contributi verrà stanziata nel bilancio del Ministero della Cultura popolare, negli esercizi dal 1936-37 sino a quello del 1941-42 la somma di L. 6.500.000. I contributi stessi verranno concessi sugli interessi dei debiti onerosi definitivamente contratti alla data del 31 dicembre 1935 con atti aventi data certa, sempre quando, a giudizio del Comitato, l'azienda ne abbia necessità, e potranno arrivare al massimo del 3 % all'anno, in modo da lasciare a carico dell'azienda non meno della metà degli interessi ed accessori dovuti al creditore.

Potranno usufruire delle agevolazioni del Decreto tanto le aziende alberghiere che siano proprietarie dello stabile, quanto le aziende alberghiere che siano in stabili di affitto; saranno escluse, invece, le aziende puramente immobiliari, che non esercitano contemporaneamente l'industria alberghiera o almeno non abbiano nell'esercizio stesso un'interessenza dal Comitato ritenuta sufficiente.

Il concorso dello Stato nel pagamento degli interessi sui debiti può sempre essere subordinato ad accordi da concludersi coi creditori per una equa diminuzione del tasso di interesse a carico del debitore, o a quelle agevolazioni da parte dei creditori che sieno ritenute vantaggiose per il risanamento dell'azienda.

In occasione della Esposizione Internazionale ed Universale di Roma, l'E.N.I.T., nello svolgimento della sua attività, darà maggiore impulso alla istruzione tecnica, professionale, turistica ed alberghiera e di preparazione del personale necessario alle aziende alberghiere e agli esercizi pubblici, delle guide ed altre persone che prestano servizio presso le attività interessanti il movimento turistico. Per il pagamento di contributi diretti a tali scopi, è stanziato a favore dell'E.N.I.T., nello stato di previsione della spesa del Ministero della Cultura popolare per gli esercizi 1937-38, 1938-39, un fondo di L. 500.000 per ciascun anno.

Una Sezione autonoma per il credito alberghiero e turistico, presso la Banca Nazionale del Lavoro.

Con Decreto del Capo del Governo, Presidente del Comitato dei Ministri per le difesa del Risparmio e per l'esercizio del Credito, è stata costituita presso la Banca Nazionale del Lavoro la Sezione autonoma per l'esercizio del credito alberghiero e turistico. Viene così attuata la deliberazione del 16 aprile scorso, con la quale il Consiglio dei Ministri decideva di « provvedere al finanziamento di costruzioni edilizie ad uso alberghiero per un totale di un miliardo di lire, di cui 500 milioni da raccogliersi mediante emissione di obbligazioni ».

Le modalità di costituzione e di finanziamento della Sezione autonoma per l'esercizio del Credito alberghiero sono specificate nel D. L. del 12 agosto scorso. Per effetto di tale provvedimento, la Sezione avrà un capitale non inferiore a 50 milioni, formato da partecipazioni della Banca del Lavoro, di istituti di previdenza e di

assicurazione, ed eventualmente di istituti di credito e dalla attribuzione, in un massimo di 25 milioni, di una quota parte di uno speciale fondo di garanzia da costituirsi con apposito contributo dello Stato. La Sezione avrà un proprio Consiglio di amministrazione ed un proprio Collegio sindacale, ma alla sua gestione provvederà la Banca del Lavoro con la propria organizzazione e col proprio personale.

Con i mezzi proprî e mediante l'emissione di obbligazioni fino ad un massimo di dieci volte il capitale versato (e cioè di 500 milioni), la Sezione concederà mutui a favore di chi, dotato delle necessarie capacità finanziarie e aziendali, intenda costruire, arredare, ampliare e migliorare alberghi, stabilimenti idrotermali e balneari, locali e impianti in genere, che costituiscano coefficienti per l'incremento turistico.

I prestiti, che potranno essere corrisposti in contanti o in obbligazioni, non dovranno superare complessivamente il 50 % del costo della nuova costruzione, in esso compreso quello dell'area, della trasformazione e dell'ampliamento, e nell'eventualità che venga finanziato l'arredamento, non potranno eccedere il 25 % del costo del medesimo. Tali prestiti saranno stipulati sotto forma di mutui garantiti da ipoteca di primo grado sugli immobili adibiti ad uso turistico, e, se del caso, assistiti anche da ulteriori garanzie.

Lo Stato concorrerà al pagamento degli interessi con una propria quota di contributo che sarà mantenuta per tutti i periodi di ammortamento stabiliti nei contratti originali di mutuo, anche nel caso di restituzione anticipata dei prestiti.

La restituzione dei mutui avverrà in un periodo non eccedente la durata del contributo dello Stato col sistema dell'ammortamento graduale. I deliberatarî di vendite forzate di stabili ipotecati alla Sezione, e i successori ed aventi causa, a qualsiasi titolo, dell'originario debitore potranno subentrare in tutti i diritti ed obblighi del primitivo mutuatario.

Per facilitare le operazioni sono state estese ai mutui e alle obbligazioni delle Sezioni tutte le facilitazioni concesse ai mutui e alle obbligazioni degli Istituti di Credito fondiario.

A garanzia di eventuali perdite sui mutui è stata disposta la costituzione di uno speciale fondo da formarsi, fino alla concorrenza di 125 milioni, con prelievi annuali sul provento dell'imposta di soggiorno. Detto fondo sarà dalla Sezione impiegato in titoli emessi o garantiti dallo Stato o in proprie obbligazioni, ed i relativi interessi saranno in esso conglobati.

Con tale caratteristico istituto, dotato di notevoli mezzi e appoggiato alla Banca del Lavoro e alla sua Sezione di Credito Fondiario, vengono risolti definitivamente gli attuali problemi di sviluppo e di perfezionamento dell'industria alberghiera italiana, che sarà messa in grado di rispondere adeguatamente, in tutta Italia, alle esigenze del movimento turistico in continuo aumento e permetterà di accogliere degnamente la massa di forestieri che affluiranno nell'Urbe per l'Esposizione del 1941.

Norme di applicazione e di riscossione dei contributi obbligatori a favore degli Enti provinciali per il Turismo.

La *Gazzetta Ufficiale* N. 242, del 16 ottobre u. s., ha pubblicato il R. D. 21 agosto 1937-XV, N. 1716, che determina le modalità di applicazione del R. D. 12 novembre 1936-XV, N. 2302, relativo all'applicazione e alla riscossione dei contributi obbligatori in favore degli E. P. T.

MAGNADYNE RADIO

La MAGNADYNE RADIO ha raggiunto negli apparecchi della Serie Duotonal a selettività variabile, un grado di perfezione attualmente insuperato.

In applicazione di tale Decreto, gli E. P. T. presenteranno al Prefetto, entro il 10 maggio di ogni anno, una proposta per la determinazione dell'ammontare complessivo del fabbisogno in rapporto al programma della attività da svolgere, preventivamente approvato dal Ministero della Cultura popolare. Entro il 30 giugno il Prefetto provvede con Decreto al riparto dei contributi. La Provincia può essere gravata in misura compresa fra l'1 e il 5 % dell'addizionale provinciale all'imposta comunale sulle arti, industrie, commerci e professioni; i Comuni che applicano l'imposta di soggiorno, in ragione del 10 % del gettito dell'imposta stessa; le Aziende Autonome delle Stazioni di cura, soggiorno e turismo, in ragione del 6 % del gettito dell'imposta di so giorno o di cura e del contributo speciale di cura, nonchè delle speciali contribuzioni relative ai cespiti di carattere turistico. Le dette aliquote vanno calcolate sul gettito netto, dopo la detrazione del quarto dovuto all'O.N.M.I.

I contributi da ripartire a carico dei privati che dal movimento dei forestieri ritraggono vantaggi economici nell'esercizio delle loro industrie, commerci, arti o professioni, sono applicati nelle località ove esista l'imposta di soggiorno o di cura, o che abbiano frequenza di forestieri, sia di permanenza che di transito. Detti contributi sono determinati annualmente sulla base del fabbisogno approvato dal Prefetto, previa detrazione:

1° del contributo dovuto dai Consigli provinciali delle corporazioni e debitamente autorizzato dal Ministero delle Corporazioni;

2° del contributo della Provincia, dei Comuni che applicano l'imposta di soggiorno, delle Aziende Autonome delle Stazioni di cura, soggiorno e turismo e delle Organizzazioni sindacali;

3° dei redditi patrimoniali o proventi diversi pertinenti o attribuiti all'E.P.T. L'aliquota annua da applicarsi per la determinazione dei contributi dei privati è quella risultante dal quoziente tra il fabbisogno rimasto a ripartire, dopo effettuate le sopra elencate detrazioni, e l'ammontare complessivo dei redditi accertati a carico dei predetti ai fini dell'imposta comunale sulle industrie arti, commerci e professioni e dell'imposta di patente.

I contributi delle Organizzazioni sindacali sono fissati annualmente dal Ministero delle Corporazioni, sentito il Ministero della Cultura popolare, in rapporto all'efficienza dei bilanci confederali ed al grado di interesse delle singole Confederazioni allo sviluppo del turismo.

La riscossione dei contributi iscritti nei ruoli esecutivi dal Prefetto è effettuata in sei rate bimestrali. Se la somma non supera le L. 20 e quando trattasi di contributi iscritti nei ruoli dei contribuenti morosi la riscossione si fa in unica rata.

Unificazione delle imposte di cura e soggiorno.

Nella seduta del 19 ottobre u. s. il Consiglio dei Ministri, sotto la presidenza del Duce, ha approvato, fra l'altro, uno schema di Decreto-legge col quale le imposte di cura e di soggiorno, disciplinate dal testo unico per la Finanza locale, vengono unificate nella nuova imposta di soggiorno, la quale verrà applicata in base ad una quota fissa giornaliera individuale per coloro che prendono alloggio negli alberghi, nelle pensioni, negli stabilimenti, case di cura, locande e camere ammobiliate. Come è noto, il Testo Unico classifica i Comuni per l'applicazione della tassa di soggiorno, e in base a tale classificazione verranno rese note le tassazioni che, per gli alberghi di lusso si aggireranno fra le 4 e le 5 lire giornaliere, e per quelli di prima categoria fra le L. 3 e le L. 3,50; per quelli di seconda categoria

sulle L. 2,50; e per quelli di terza sulla lira. Per quanto riguarda gli affitti di ville e appartamenti, camere, ecc., la tassazione avverrà in base al prezzo di locazione. Il Decreto, che verrà reso noto quanto prima, contempla altre disposizioni per impedire evasioni alla legge.

Il programma turistico dell'Anno XVI.

Il Foglio d'ordine del Partito N. 181 ha pubblicato il Calendario del Regime per l'anno XVI. Accanto alle ricorrenze destinate ai riti celebrativi o a manifestazioni politiche, sociali, tecniche e sportive, si notano le inaugurazioni delle Mostre e delle Manifestazioni turistiche più care al Regime. Tra queste, occupano un posto di speciale evidenza la Mostra del Tessile nazionale inaugurata a Roma il 18 novembre, e la 1ª Mostra nazionale dell'O.N.D., che avrà inizio il 26 giugno. Ricordiamo inoltre le seguenti inaugurazioni:

6 febbraio: 12ª Fiera di Tripoli;
7 marzo: 43ª Fiera di Verona;
12 aprile: 19ª Fiera Campionaria Internazionale di Milano;
28 aprile: Maggio musicale Fiorentino;
1 giugno: 21ª Biennale Internazionale d'Arte di Venezia;
4 giugno: 20ª Fiera Triveneta di Padova;
15 luglio: 6ª Mostra-mercato della Pesca di Ancona;
1 agosto: 2ª Mostra delle Fibre tessili nazionali a Forlì;
10 agosto: 5ª Fiera delle attività economiche siciliane a Messina;
6 settembre: 9ª Fiera del Levante a Bari.

Importanza del Turismo e necessità di miglioramento dell'attrezzatura alberghiera affermate dal Duce.

Il Comitato Corporativo Centrale, nella seduta del giorno 19 ottobre, presieduta dal Duce, si è occupato della situazione attuale del turismo. L'On. Fassini, vice presidente della Corporazione del Turismo e dell'Ospitalità, ha informato dei lavori corporativi e dei risultati dei provvedimenti fin qui adottati per favorire e sviluppare le correnti turistiche e per migliorare l'attrezzatura alberghiera nazionale. Egli ha inoltre riferito sulle iniziative in corso per dare all'Impero, nei suoi centri principali e nelle zone più caratteristiche ed interessanti, una bene adatta rete di servizi alberghieri e turistici.

Il Duce, ponendo in rilievo la grande importanza del turismo, in relazione ai vari aspetti caratteristici dell'Italia, ricca di naturali storiche ed artistiche attrattive, ha insistito sulla necessità di sviluppare l'attrezzatura alberghiera non solo nelle grandi città, ma anche nei centri minori, adeguandola alle grandi correnti turistiche del nostro tempo.

Vasto programma di manifestazioni ad incremento del turismo napoletano.

L'On. Boriello, presiedendo una seduta dell'E.P.T. di Napoli lo scorso ottobre, ha annunciato un vasto programma di manifestazioni turistiche intese a valorizzare e ad accrescere le attrattive del soggiorno nella regione partenopea. Fra le più importanti notiamo: la Mostra della pittura napoletana del Seicento, Settecento e Ottocento, che avrà luogo la ventura primavera, e la Mostra d'Oltremare, per la quale è vivissima l'attesa. All'unanimità fu approvata l'esecuzione dei lavori

per l'illuminazione notturna di Pompei, già sperimentata con successo lo scorso luglio. L'illuminazione notturna di Pompei è strettamente connessa con l'apertura serale del Museo Nazionale e quella della Solfatara e con l'attrezzamento permanente del Teatro, che consentirà di inscenare spettacoli classici nella suggestiva cornice delle rovine millenarie.

Non saranno dimenticate le manifestazioni connesse con la celebrazione del Bimillenario augusteo a Cuma e alle Ville Imperiali di Capri, dove probabilmente avrà luogo pure l'inaugurazione della « Villa Jovis ». Questo programma celebrativo sarà arricchito di spettacoli classici e di danze all'aperto.

Si avranno inoltre: un gran Corso di fiori in Primavera, Concerti sinfonici del Conservatorio, quelli della Scarlatti, della Camerata Musicale e della « Compagnia degli Artisti », la grande Stagione Sancarliniana, che sarà protratta in Aprile e Maggio per dar modo ai turisti di primavera di potervi partecipare; i Concerti orchestrali estivi all'aperto, che sono affidati al Conservatorio, e le manifestazioni d'arte con la Mostra sindacale, spettacoli classici nel Teatro Romano di Pompei, le manifestazioni sportive, fra le quali i Tornei internazionali di tennis a Napoli e a Capri, il quale ultimo avrà luogo in primavera, le Corse all'Ippodromo di Agnano e il Concorso ippico internazionale, la Coppa automobilistica Principessa di Piemonte, la Corsa Sorrento-S. Agata, le Regate internazionali sul Golfo, ecc. Su proposta del Podestà di Napoli, è stato pure approvata l'istituzione di un Mese napoletano di eccezionali manifestazioni atte a richiamare non solo, ma anche a trattenere lungamente un gran numero di turisti. Questo mese sarà probabilmente quello di settembre, nel quale cade la festa di Piedigrotta. Fra i problemi posti allo studio sono poi in prima linea la concessione del « Casino », il Palazzo delle Mostre e dei Concerti, l'attrezzatura recettiva in provincia, un Lido di Napoli da far sorgere sull'incantevole Miglio d'Oro di Torre del Greco, e infine lo sviluppo delle Terme di Castellammare di Stabia.

L'organizzazione turistica del Pasubio.

Per iniziativa dell'E.P.T. di Vicenza, il Pasubio, lo storico Monte sacro ai ricordi della Grande Guerra, viene organizzandosi come zona di altissimo interesse storico-turistico. Dopo la meravigliosa strada delle Gallerie, ora è stata ripristinata la strada di Malga Fieno, che facilita la visita ai Costoni della Lora, al Soglio dell'Incudine, all'Alpe di Cosmagnon, e che per la interessantissima mulattiera collega la Galleria d'Havet con Porte di Pasubio, lungo il cosiddetto arroccamento Baglioni. Anche l'attuale rifugio C.A.I. di Schio a Porte di Pasubio, oggi divenuto insufficiente, verrà presto ampliato e sistemato per iniziativa dell'E.P.T. di Vicenza.

Guide sciistiche.

Sotto il titolo di *Guida Sciistica Alpi Cozie Meridionali,* dovuta all'appassionato culto della montagna del Dott. Mario Bressy, la Sezione « Monviso » del C.A.I. di Saluzzo ha raccolto la 2ª edizione accresciuta degli *Itinerari Sciistici di Valle Po e Valle Varaita* (pag. 56); il 3º volume della *Guida Sciistica Alpi Cozie Meridionali,* relativo a *Valle Maira* (pag. 56); il 4º volume della stessa relativo a *Valle Graua e Valle Stura* (pag. 48). Il volume, illustrato nel testo e fuori testo, dotato di tre grandi carte itinerarie di bella evidenza e rilegato in tutta tela, risponde pienamente al suo scopo, non lasciando nulla a desiderare in fatto di precisazioni di ordine pratico e di facilità di consultazione.

Gli sports invernali alla Mendola (m. 1363).

La Società dei Grandi Alberghi della Mendola (Trentino) informa che verso metà dicembre si riaprirà la « Casa dei Turisti », da essa gestita e opportunamente trasformata e dotata degli impianti più moderni per accogliere la clientela invernale. Essa assumerà il nome di « Albergo Monte Toval ». Anche l'Albergo « Bella Vista », della medesima Società, verrà aperto alla stessa epoca.

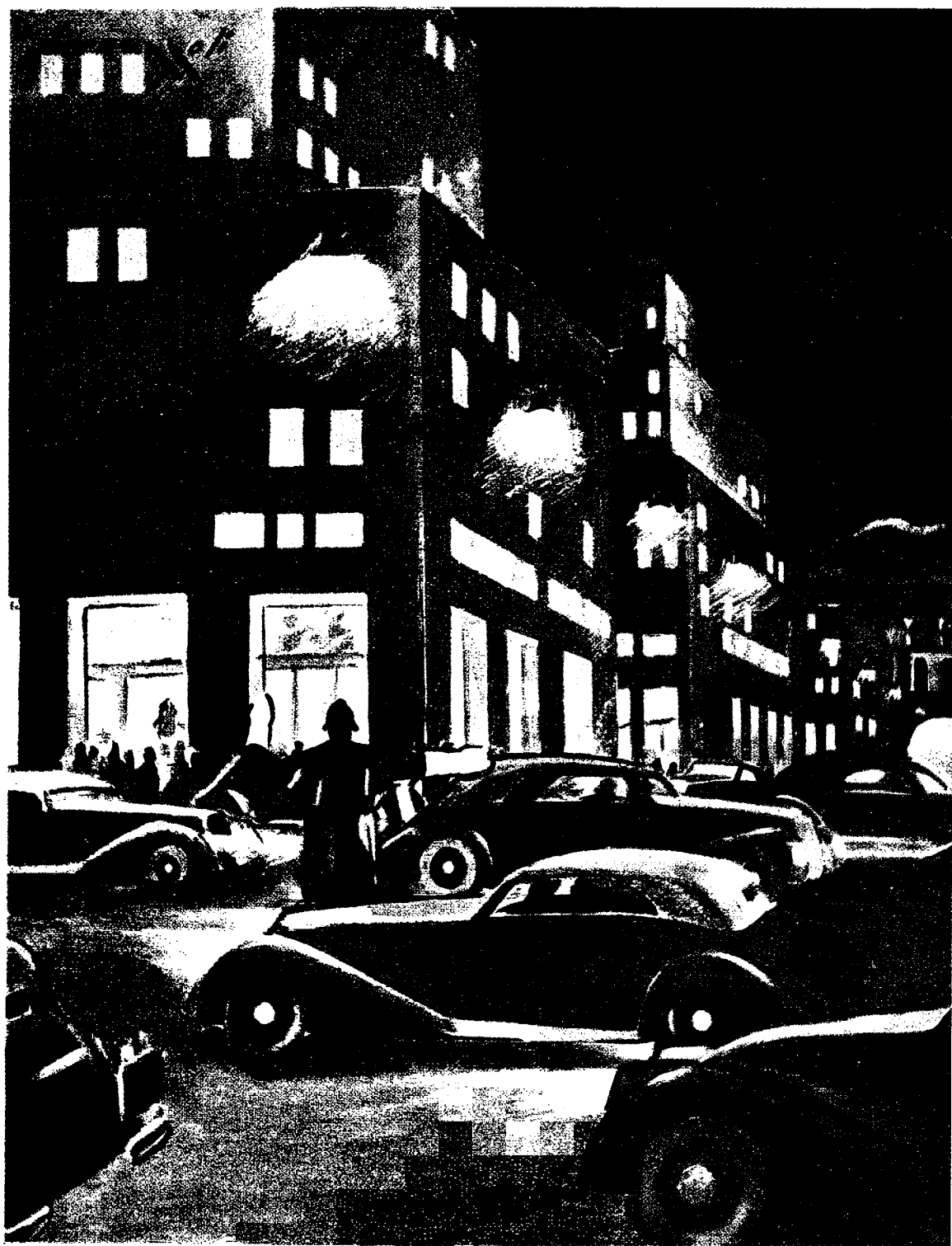
CAMPI DI SCI SUL MONTE ROEN, A M. 2115 (*Fot. L. Fränzl*)

Nei terreni che circondano l'« Albergo Golf » verranno creati campi per scuola di sci e per dar modo agli ospiti di sciare senza allontanarsi dagli alberghi.

Alla Mendola, oltre ai suddetti, sono in esercizio, nei mesi invernali, anche gli Alberghi «Caldaro» e «Dolomiti».

Breviario di Capri.

Amedeo Maiuri, Direttore del Museo Nazionale degli Scavi di Pompei e di Ercolano e Soprintendente alle Antichità della Campania e del Molise, ci ha dato, in un volume di 240 pagine (Editrice Rispoli, Napoli, L. 10), intitolato *Breviario di Capri*, un'esaltazione lirica delle bellezze dell'isola famosa. Figure antiche e nuove sono disegnate con plastica evidenza nella mirabile cornice dei luoghi; i monumenti più noti e più discussi dell'antica residenza imperiale, sottoposti a nuova indagine, si rivelano nella loro autentica forma e assurgono talora a drammatica rievocazione storica; i più oscuri periodi della civiltà isolana sono rivissuti sullo sfondo di una rigorosa documentazione scientifica.

Non semplice erudizione, dunque; ma — come avverte l'A. nella prefazione — un « breviario spirituale d'impressioni e di rievocazioni, per quanti dànno all'isola romana e imperiale qualcosa di più del fuggevole entusiasmo di una breve sosta ».

AUTOMOBILISMO

IL PERIODO DEI SALONI

Novità della produzione internazionale a Parigi
Caratteri e tendenze dell'automobile italiana a Milano

L'ottobre e il novembre di ogni anno vogliono le tradizioni automobilistiche che siano dedicati a mettere l'auto in vetrina. Nel periodo di transizione tra la stagione delle corse e del turismo che non è più, e quella che verrà, gli ozî delle Case, dei commercianti, degli appassionati, degli orecchianti per curiosità, vengono impiegati in quella specie di vanitoso inventario annuale che sono i grandi Saloni internazionali. Un tempo si giustificavano questi avvenimenti con la presentazione dei nuovi modelli di vettura per l'anno nuovo, quando i tecnici studiavano d'inverno, le officine realizzavano i campioni a primavera, i collaudatori sperimentavano durante l'estate e l'autunno era propizio per lanciare la nuova macchina col necessario anticipo sulla stagione ventura, iniziando da un lato l'organizzazione commerciale di vendita, d'altro lato la produzione industriale in serie del nuovo modello. Allora, prevalendo la concezione voluttuaria dell'automobile, cambiarla ogni anno ad inizio di stagione, dopo aver sbandierato per lunghi mesi agli invidiosi il contratto di prenotazione, era di stretta prammatica per tutti gli automobilisti aventi voce in capitolo sulla pubblica opinione.

Tempi e abitudini oggi son mutati: la macchina si cambia in qualunque stagione, se e in quanto occorra e non per snobismo primaverile; le Case lavorano d'esperienza e collaudo tutto l'anno, e a seconda delle opportunità e delle possibilità licenziano il nuovo modello appena pronto e fabbricabile, senza attendere il Salone; lo stesso Fisco, in tutte le Nazioni europee, ha adottato formule di tassazione lontane dal presupposto della macchina nuova bollata a gennaio per tutto l'anno. L'importanza delle attrezzature per ogni nuovo modello e degli interessi commerciali connessi, e l'assestamento della tecnica costruttiva su basi pressochè uniformi, dove la possibilità di appariscente progresso è sempre più difficile, hanno inoltre prolungata la vita dei varî tipi e quindi rarefatte le novità: oggi più nessuna Casa avverte l'imperioso bisogno di rinnovare ogni anno le sue vetture e di sbalordire il pubblico col modello rivoluzionario.

E tuttavia la tradizione del Salone annuale è rimasta: nè è facile, al profano, comprenderne l'opportunità, che anzi potrebbe apparire negativa, in quanto alimenterebbe quella concezione di oggetto capriccioso e volubile, vale a dire voluttuario, che contrasta con la fondamentale esigenza della propaganda automobilistica. Questo rilievo può avere qualche fondamento per i Saloni che si sforzano di conservare un carattere tecnico, dove critici e stampa si affannano a ricercare a qualunque costo le novità, l'indirizzo d'avanguardia, la costruzione eteroclita. Sarebbe ingiustificato invece per i Saloni che, abbandonata la pretesa del nuovo rivoluzionario e del richiamo spettacolare, e concentrati sulla produzione nazionale, si sono assegnati un compito più modesto, utile e serio: quello di raggruppare tutte le attività inerenti all'automobile in una periodica documentazione, costituente quasi una borsa morale dell'automobile, ed una divulgazione degli oscuri ma forse più meritori progressi realizzati nei due grandi campi dell'accessibilità economica e dell'emancipazione autarchica. È superfluo avvertire che a quest'ultima categoria appartiene il Salone Italiano.

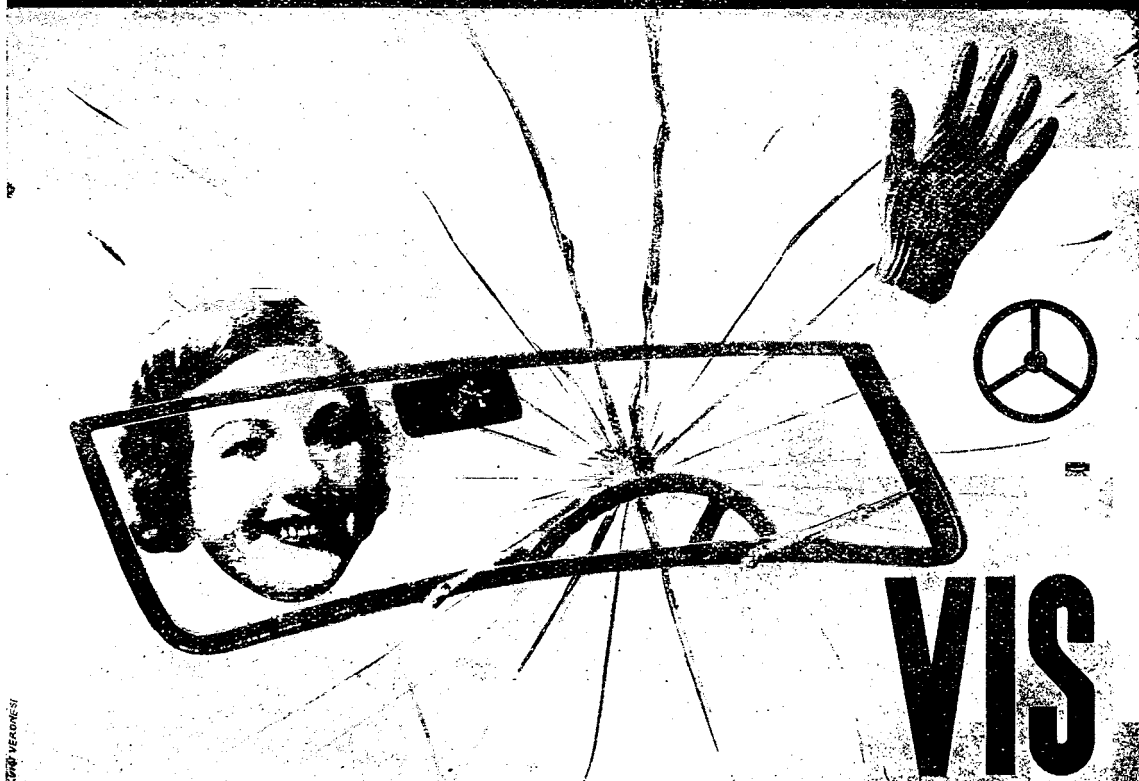
* * *

Chiuso il processo alle intenzioni e agli scopi, e ripresa la penna del semplice cronista, dobbiamo qui registrare che l'autunno ci ha portato, in meno di un mese, i Saloni automobilistici di Parigi, di Londra, di New York, di Milano. Commenteremo il contenuto del primo e dell'ultimo, come di quelli rappresentativi delle due tendenze: internazionalità tecnica, e nazionalismo autarchico.

A Parigi, accanto al grosso, costituito naturalmente dalla ricca e multiforme produzione francese al gran completo (23 marche), erano rappresentate parcamente, ma con sufficiente larghezza per una esemplificazione fisionomica, la produzione americana (10 marche), tedesca (5), italiana (3), inglese (6), belga (1) e cecoslovacca (2): vale a dire di tutto il mondo.

I caratteri generali comuni dell'automobile da turismo pel 1938 non sono molti: il principale è forse quello della forma esterna, ormai pacificamente ispirata alla cosidetta linea aerodinamica integrale, che per contro non è che un compromesso, preoccupato assai più dell'estetica che della buona penetrazione nell'aria. Code lunghe a dorso inclinato dal tetto all'estremità postero-inferiore, nelle tre varianti: a linea piatta uniforme, a profilo curvilineo convesso, ed a doppio raccordo: più ripido dal tetto alla linea delle fiancate, più sfuggente nella parte bassa. Praticamente scomparse le

code a fuso, a sigaro, a semisfera, a sperone verticale, e i dorsi piatti a baule applicato. Anteriormente l'esempio americano del radiatore mascherato e armonizzato in unico complesso estetico col cofano, mediante elementi decorativi orizzontali paralleli, ha fatto scuola: l'avantreno della maggior parte delle vetture ha così assunto un aspetto quasi uniforme, tra il mostro marino e il carro armato. Anche nelle altre parti della carrozzeria, le vetture si sono spersonalizzate per avvicinarsi a un campione comune: raccordi tondeggianti, parabrezza inclinati tra i 20 e i 30 gradi, due luci per lato senza piantone intermedio, sedili in telai leggeri a poltroncine spostabili, bagagliere interne, cofani meno monumentali e meno preoccupanti per la visuale che qualche anno addietro (anche la luminosità interna pare in provvidenziale incremento, attraverso l'abbassamento delle fiancate e una maggior superficie di cristalli); tinte finalmente svincolate dai monotoni e irrazionali toni scurissimi, con qualche maggior concessione alla vivacità dei chiari (specialmente sulla produzione americana e tedesca).

Minore uniformità si riscontra invece nelle tendenze meccaniche, dove le varie esigenze economiche e pratiche d'ordine locale premono sui costruttori. Il progettista americano è evidentemente preoccupato di moltiplicare gli allettamenti all'acquisto presso una clientela già satura di automobili e già insediata su tutte le conquiste fondamentali degli ultimi anni; egli ha perciò fatto prevalente ricorso al solo fattore trascurato per l'addietro da quella produzione, l'alta velocità, offrendo motori ritoccati o ridisegnati pel conseguimento di questa virtù: improvvisa generale simpatia pel «valvole in testa», per le alte compressioni, per le teste d'alluminio o lucidate, per le doppie valvole, la doppia accensione, i rapporti di trasmissione allungati (e conseguente generalizzazione del cambio a 4 marce) — mentre

il motore della *Graham*, fornito di compressore centrifugo, ha trovato parecchie adozioni. La produzione europea invece, come media generale, ha preferito da un lato inoltrarsi nella via della comodità e della completezza, onde eccelleva ieri l'americana, per stuzzicare al rinnovo della vettura i vecchi automobilisti, e d'altro lato realizzare, con cilindrate sempre più ridotte, rendimenti specifici sempre più elevati, per ridurre i consumi e allettare così non ancora automobilisti, che in Europa formano una clientela potenziale ragguardevole. D'altra parte, i maggiori costi di produzione propri dell'industria europea, i maggiori costi di utenza per le fiscalità sul carburante e sulla circolazione, e l'economia più tormentata delle Nazioni europee basterebbero da sole a suggerire l'opportunità di questa corsa alla riduzione, alla limitazione, al « massimo risultato col minimo mezzo », tendenza in cui l'Italia è stata pioniera, tanto che oggi le sue macchine vengono da molti, e giustamente, considerate come le più evolute della nuova scuola europea.

Tangibile manifestazione di questo duplice processo è stata, al Salone di Parigi, la netta distinzione tra tipi vecchi e tipi nuovi: tutti i precedenti modelli conservati in listino, e appartenenti alle medie o alle grosse cilindrate, si sono arricchiti di caratteristiche confortevoli; mentre tutti i nuovi tipi battono sulla vettura leggera ed economica.

Sotto la voce di « caratteristiche confortevoli » vanno comprese non solo le innovazioni tendenti a migliorare la dolcezza di marcia, come le sospensioni a ruote indipendenti che, dopo le tedesche, han conquistato quasi tutte le marche francesi, o il « centraggio a ponte » dei passeggeri, per allontanarli dai sobbalzi del ponte posteriore, o l'adozione delle gomme a bassissima pressione, trionfatrici dell'annata, o il montaggio di dispositivi stabilizzatori di curva che han permesso di rea-

lizzare molleggi più sensibili e cedevoli — ma altresì tutte quelle che consentono nuove e più raffinate soddisfazioni nell'uso dell'automobile. Così dicasi, per esemplificare con qualche citazione, della nuova « 402 leggera Peugeot », che ha montato il motore della 402 sul leggero telaio della 302, realizzando un vivace rapporto potenza-peso, il cambio a comando elettromagnetico *Cotal* (assai diffuso nella produzione francese di lusso), un cric laterale fisso per le ruote posteriori, i fari orientabili dal cruscotto, una forma di carrozzeria molto aerodinamica, ecc. Altri esempi, presenti su numerosi esemplari di vetture fini: guide a cremagliera anzichè a settore, più dolci e « spontanee »; sospensioni elastiche tra motore e telaio, per abolire ogni vibrazione; integratore a depressione del correttore centrifugo d'anticipo automatico, per sottrarre al conducente anche la piccola noia della correzione a mano; indicatori flottanti esterni del livello d'olio, per evitare la sudicia operazione della verifica sulla bacchetta; dispositivo « climatizzatore » della carrozzeria (una specie di condizionatore per l'aria); il freno-motore Westinghouse, azionato direttamente dal pedale del freno nella prima parte della corsa, e immettente aria pura nei cilindri, con bloccaggio della valvola di scarico; il « Black-Stop-Bendix », che trattiene la vettura dal rinculo nelle partenze in salita, e vien manovrato automaticamente dal pedale della frizione; il cambio a 4 marce tutte silenziose e sincronizzate; la presa diretta sulla terza con quarta surmoltiplicata per i grandi rettilinei e le autostrade; i servo-freni meccanici per realizzare le più potenti frenate con una debole pressione di pedale; il riempimento automatico del *carter* d'olio mediante siringa dal cruscotto; i sotto-cuscini pneumatici, ecc. Come si vede il nuovo non mancava, anche senza esagerare l'importanza dell'aumentato numero di vetture a trazione anteriore, della Panhard-Levassor senza telaio, dei soliti tentativi di cambio graduale automatico.

Come esempio della seconda e prevalente tendenza — quella della riduzione e dell'economia — oltre ai tipi già noti della *Simca 5* (la nostra « Topolino ») dell'*Amilcar*, della *Rosengart*, ricordiamo come rappresentativa la nuova « Juva-quatre » della *Renault:* una 1003 cmc. 4 cilindri a valvole laterali, 24 cavalli, 90 km.-ora, carrozzeria saldata al telaio, freni meccanici, a fune, radicale espressione del minimo mezzo nel campo del 4 posti, che per l'interesse destato può arrogarsi la qualifica di capo-scuola della nuova tendenza francese.

* * *

Visitando, dopo Parigi, il Salone italiano, svoltosi dal 28 ottobre all'11 novembre, non è improntata a spirito partigiano la confessione che, malgrado l'assenza d'importanti novità nella nostra produzione da turismo, nonostante la pochezza numerica delle nostre marche e dei nostri tipi, a Milano si respirava meglio. Per il primo anno forse il confronto poteva chiudersi a nostro vantaggio, il nostro orgoglio manifestarsi sincero.

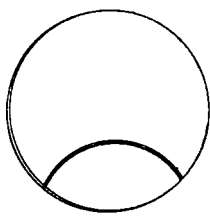
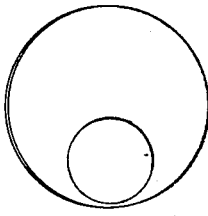
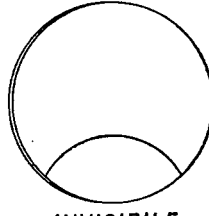
La produzione italiana, fatta eccezione forse per i tipi maggiori della *Lancia* e dell'*Alfa Romeo*, che non incidono del resto con caratteri molto profondi nella fisionomia complessiva del nostro patrimonio automobilistico, non coltiva la prima delle due grandi categorie del mercato francese. L'allettamento al cliente non è conseguito evolvendo con particolari confortevoli e con innovazioni di dettaglio i macchinosi tipi di grossa cilindrata superstiti oltr'alpe. Da noi anche la vettura fine per la clientela più raffinata ed esigente appartiene alla seconda categoria, quella del « minimo mezzo »; dell'economia nella mole, nel materiale, nel peso, nei

costi di utenza. Per contro, anche la vettura utilitaria e universale, quella che in Francia oggi rinasce con caratteri di stretta sobrietà e con non poche rinunce tecniche (valvole laterali, tre marce, freni meccanici, telai all'antica) è trattata in Italia con criteri decisamente più progressisti, elaborati, completi. L'anzianità, cui sopra accennammo, della nostra industria in questo duro ma fertile campo del declassamento delle cilindrate, ci ha permesso una netta priorità nel conseguimento di un piacevole compromesso tra le virtù economiche della tendenza nuova e le pretese raffinate d lla nostra tradizionale incontestabilità di utenti.

La vettura tip:ca italiana — e ci ha fatto piacere il tornare a constatarlo al Salone milanese — ha adottato la testa d'alluminio anche per i motori a valvole in testa, realizzando così, con l'aumentata compressione che tale testa consente senza inconvenienti, un rendimento specifico molto elevato, vale a dire alta velocità, brillanti riprese, basso consumo. Ha saputo compiere miracoli nel rapporto potenza/peso, in epoca di difficili rifornimenti di materie prime e di programmi autarchici, che hanno costretto a non poche modifiche strutturali, alla sostituzione di materiali costosi, all'impiego di surrogati.

Ha adottato e perfezionato da anni i provvidenziali freni idraulici. Ha esteso a tutti i suoi tipi (cominciando dalla popolare *Fiat 500,* che ha avuto il lusinghiero riconoscimento d'importanti ordinativi niente meno che dagli Stati Uniti) il cambio a 4 marce silenziose con sincronizzatore. Ha ultimata in pochi anni, e senza brancolare in tentativi, l'evoluzione verso le ruote anteriori indipendenti, oggi generalizzate con soluzioni definitive, che conferiscono alle nostre piccole e leggere macchine la sicurezza, la stabilità e l'impeto di una vettura sportiva. Ha lanciato (*Fiat 500, Fiat 1100*) la sterza a comando singolo indipendente delle ruote direttrici, senza barra d'accoppiamento. Ha raggiunto le vetture da corsa nell'abbassamento del baricentro. Ha saputo creare, nel *confort* di viaggio, l'impressione del peso artificiale, con la sua marcia morbida e piana a dispetto delle asperità stradali. Ha stabilito carrozzerie di felice compromesso tra le esigenze aerodinamiche, la buona visibilità anteriore (con la sua specialità del cofano pendulo in avanti) e l'abitabilità. Gli amanti dei raffronti — che un tempo si dolevano della cessata importazione straniera come della mancanza d'un pungolo di concorrenza per le nostre Case — hanno di che concludere, senza ulteriori nostri commenti.

Accanto alla *Fiat,* che ha esposto i suoi modelli *1100* e *1500* carrozzati *cabriolet* di serie — l'esecuzione è stata affidata ad alcune ditte che carrozzano su disegni della casa torinese — la *Lancia* ha messo in mostra l'*Aprilia,* modificata in alcuni particolari, e la nuova serie dell'*Astura* 8 cilindri. L'*Alfa Romeo* ha presentato i due tipi *2300* e *2900,* 8 cilindri, su telai corti e lunghi; quest'ultimo modello adotta, come è noto, la soluzione delle quattro ruote indipendenti e con carrozzerie ultra leggere ed è in grado di raggiungere i 180 all'ora. La *Bianchi,* infine, ha esposto il suo classico *S. 9* a 4 cilindri, con diversi modelli di carrozzeria.

Anche nel campo delle carrozzerie fuori serie, che al Salone milanese costituivano il grosso del materiale esposto e la principale attrattiva per gli amanti di novità, la mostra italiana non scapitava affatto al confronto con le celebri consorelle internazionali. Pur osservando anche troppo fedelmente lo *standard* internazionale come linea generale, e profondendo ricchezze di materiali e di lavoro forse esagerate per la severità del momento economico — la caratteristica gratuita, quella del buon gusto, molti dei carrozzieri italiani impiegano

a piene mani. Giunti ultimi nell'arte del *cabriolet* e in quella della vettura trasformabile, hanno saputo offrirne ai visitatori esemplari perfetti e numerosi, permettendo d'intravvedere, specialmente nella vettura apribile o scoperchiabile, sostanzialmente diversa e migliore del mondano *cabriolet* francese, una nuova promettente tendenza, che a nostro parere dovrebbe distinguere tutte le macchine di lusso, anzi rappresentare la principale, se non la sola, ragion d'essere della carrozzatura fuori serie. Sorpresi dalla nuova tendenza dei colori chiari dopo tanto imperversare di toni scuri, hanno saputo, per la maggior parte, evitare qualsiasi stonatura. L'arte dei nostri carrozzieri nella finitura non ha rivali. E persino in qualche ingegnoso dettaglio pratico di mantici a scomparsa, di fari incorporati, di chiusure, di ventilazione, di suppellettili interne, si sono dimostrati all'altezza della situazione, per quanto in fatto di razionalità e di praticità non si possano ancor vantare gli stessi risultati raggiunti nella parte estetica.

* * *

Il commento al X° Salone Italiano dell'Automobile non può chiudersi senza un breve accenno ai « numeri » forse più interessanti della manifestazione milanese: agli utoveicoli industriali e all'autarchia dei combustibili.

La *Fiat,* coll'imponente gruppo dei suoi veicoli industriali, ha recato un contributo decisivo alla campagna per l'autarchia. Accanto ai suoi autocarri e autobus con motore Diesel, e ai nuovi furgoni e tassì col motore a valvole in testa della 1100, ecco infatti i veicoli a gassogeno col nuovo generatore Fiat a carbone di legna; i veicoli alimentati a gas metano, di produzione nazionale, compresso in bombole; i veicoli elettrici ad accumulatori (tra cui l'interessante tassì), filoviari e misti (quale il nuovo autobus filoviario con generatore sussidiario di corrente a bordo, alimentato a motore a scoppio). Anche *Lancia* era presente con una novità in questo campo: l'autoveicolo 3 RO, che a differenza dei precedenti due tempi RO e RO-RO, monta un originale Diesel 4 tempi a 5 cilindri in linea, soluzione che contempera i vantaggi di economicità, equilibratura e frequenza ciclica del 4 e del 6 cilindri. Il *3 RO* si uniforma alle nuove disposizioni di circolazione degli autoveicoli.

In tema di autarchia, *Alfa Romeo* ha presentato un modello di autogassogeno e ha messo in linea una serie di veicoli filoviari con motore elettrico alimentabile con filo e azionabile da motore a olio pesante. L'*O. M.* ha aggiunto alla sua produzione un tipo studiato per i trasporti coloniali. La *Bianchi* ha esposto i suoi due autocarri leggeri a benzina e a olio pesante. La *Isotta Fraschini* era presente con nuovi modelli che si distinguevano per la sagoma frontale e il posto di guida affiancato al motore, allo scopo di guadagnare sugli autobus spazio carrozzabile. La Casa milanese ha adottato sui suoi telai il nuovo freno pneumatico (di brevetto italiano) azionato dai gas di scarico, che funziona senza compressore.

La mostra dell'autarchia dei combustibili era ad un tempo documentazione del lavoro già svolto e programma per l'avvenire dell'emancipazione totale o parziale dal petrolio straniero — impianti d'idrogenazione e *cracking,* tecnica di produzione e d'impiego dell'alcool, divulgazione del gassogeno e dei suoi elementi, presentazione degli olî bituminosi, degli schisti nazionali, delle ligniti e di tutte le fonti ancora ignote al grande pubblico. Orgogliosa esibizione tecnica e pungolo morale agli studiosi di domani, agli utenti di posdomani.

ALDO FARINELLI

Accessorî in ritardo...

Non sempre i fabbricanti di accessorî sanno essere tempisti. Una importante Casa straniera lancia due modesti apparecchi, che si propongono uno scopo prezioso: una chiave per dadi che si adatta automaticamente al pezzo da avvitare, si blocca sotto lo sforzo e conserva l'apertura fino a sbloccaggio comandato da un pulsante, funziona a scatto libero invertibile, e può essere manovrata in qualunque posizione, come chiave a tubo o chiave piatta, per mezzo di un ingegnoso giunto cardanico. Il secondo accessorio consiste in un cacciavite che incorpora una siringa, la quale, a comando, può spremere sulla vite recalcitrante un liquido dissolvente, che avrebbe il potere di eliminare la ruggine, l'ossidazione, la biacca, le corrosioni metalliche, le combinazioni chimiche bloccanti la vite nella sua sede e ribelli ad ogni sforzo meccanico. Inoltre, schiacciando un altro bottone, da tre forellini disposti intorno alla ghiera e rivolti verso la lama si fa sprigionare la luce di una minuscola pila a secco racchiusa nel manico.

Non discutiamo la praticità di questi complicati accessorî, che dieci anni fa avrebbero, comunque, rappresentato l'ideale per la maggior parte degli automobilisti, costretti spesso a trasformarsi in meccanici ed a viaggiare con un arsenale di ferri. Ma oggi, la provvidenza (posto che i risultati corrispondano agli intenti) giunge in ritardo. Chiavi inglesi e cacciaviti costituiscono, fortunatamente per gli automobilisti, un lontano e non rimpianto ricordo.

...e accessori d'attualità (toccando ferro...).

Più tempestivo dei precedenti, e più umanitario, è un accessorio che si prefigge di combattere il preoccupante aggravarsi degli incendi delle automobili dopo le collisioni, accidente che tende a diventare funestamente di moda, e la cui frequenza viene spiegata col fatto che, in confronto ai vecchi magneti, l'accensione a spinterogeno seguita ad alimentare i cavi anche dopo l'arresto del motore, finchè non si sia interrotto il circuito. Nelle collisioni i cavi urtati o schiacciati perdono il rivestimento e dànno luogo allo scintillio, che può essere fatale.

L'accessorio in parola non è che un disgiuntore automatico posto sul filo principale all'uscita della batteria, che taglia la corrente sotto l'effetto di un forte urto, ovvero quando l'assorbimento di corrente supera di molto il limite normale. Osserviamo che il primo effetto richiede un delicato lavoro di taratura, per impedire che un semplice violento sobbalzo stradale, per un ostacolo notturno non visto in tempo, riduca improvvisamente al buio l'automobilista, con ovvie gravissime conseguenze; e che, per quanto riguarda il secondo, l'assorbimento eccezionale di corrente si verifica quando già sono in atto le condizioni (arroventamento di lamiere e di parti meccaniche, fusione del cavo protettivo) che si vorrebbero evitare.

Pur apprezzando l'intento del modesto inventore, siamo dunque d'opinione che la migliore prevenzione contro il gravissimo rischio d'incendio consista in una normale valvola fusibile, opportunamente tarata con larghezza, immediatamente all'uscita della batteria, e in una maggior cura di quanto i costruttori non ne manifestino per le canalizzazioni elettriche, che dovrebbero essere tutte e sempre sotto tubo di ferro, e, per quanto riguarda la distribuzione alle candele, sotto coperchio. In via accessoria, anche l'assicurare una migliore ermeticità ai carburatori non guasterebbe, come pure il mantenere in intercapedine il tubo di scarico presso la flangia d'uscita, per ovviare al rischio del suo eventuale arroventamento. Infine, per i prudentissimi, un buon estintore non può essere che consigliabile —

posto che la prudenza non sia di per sè stessa il rimedio sovrano che, troncando la causa alla radice, tronca l'effetto incendiario...

Il segnale di consenso.

Un lettore ci scrive suggerendoci la proposta di introdurre nel codice consuetudinario delle buone usanze stradali un nuovo segnale convenzionale: quello di consenso al sorpasso. Una nota sentenza (pubblicata nel volume « La Legge e la Circolazione Stradale » dell'Avv. Aldo Farinelli, pag. 54) fa carico al veicolo superante, venuto poi a collisione col superando, di aver tentata la manovra dopo i segnali acustici, ma prima di essersi accertato che gli stessi fossero stati uditi. Come accertarsi di questa condizione soggettiva — si chiede, con molto buon senso, il nostro lettore — se non attribuendo al conducente del veicolo da sorpassare l'obbligo di rispondere alle segnalazioni acustiche o luminose del veicolo più veloce, od alla semplice constatazione delle sue intenzioni di sorpasso manifeste nella manovra preparatoria riflessa dallo specchio retrovisivo, con un apposito segnale di consenso?

Indipendentemente dalla curiosa pretesa di confermata percezione dei segnali, affermata dalla citata sentenza (rimasta però isolata, a quanto sappiamo, nella nostra giurisprudenza) il segnale di consenso risponderebbe a indubbi scopi pratici: il veicolo antistante può essere in procinto di superare a sua volta un terzo veicolo, o di doversi spostare per schivare un ostacolo coperto dalla sua mole al veicolo inseguitore, e sarebbe, teoricamente, assai razionale dar carico a tale veicolo, che ha la visuale libera, di preoccuparsi anche del retrostante.

Senonchè, in pratica, si aprono due difficoltà. Perchè risponda allo scopo, il segnale di consenso dev'essere obbligatorio, cioè il veicolo superante non dovrebbe portarsi avanti se e finchè il segnale non compaia. E se il conducente del primo, in omaggio alla stolta ma purtroppo non infrequente abitudine di considerare una *deminutio* il lasciarsi sorpassare, o per sciocco ripicco, o per bravata, finga di non sentire, e pur tenendo la destra e magari rallentando non esegua il segnale, nonostante la strada liberissima, dovrà l'altro veicolo rinunciare per tutto il viaggio al sorpasso?

In ogni caso poi — seconda difficoltà — di che segnale ci serviremo? Il nostro lettore propone l'alzata, per due volte consecutive, della freccia sinistra, subito riabbassata: ma il sistema esigerebbe l'intervento del legislatore, non potendo oggi, legalmente, manovrarsi la freccia se non per indicare il cambiamento di direzione. Lo stesso intervento — con la stessa conseguenza di tradursi in una obbligatorietà reciproca inopportuna — sarebbe necessario per l'introduzione di un nuovo apparecchio segnalatore apposito, che del resto, dopo i molteplici obblighi in corso, incontrerebbe scarsissima simpatia presso i costruttori ed il pubblico.

Noi crediamo che il solo mezzo per mantenere al segnale di consenso il carattere di un opportuno atto facoltativo di semplice galateo, senza nuovi pericoli di contestazioni o contravvenzioni, senza complicazioni legislative o tecniche, sia quello di presumerlo tacitamente, invertendo i termini della manovra, cioè consigliando a tutti gli utenti di automezzi di segnalare sempre, alla richiesta di sorpasso, la via *impedita*, e astenendosi dal segnale di via libera che non sia il semplice, bonario e inequivocabile invito di mano.

E come fornire al veicolo retrostante il segnale di via impedita e di indugio? In un modo semplicissimo, che non disturba alcuna legge, ma anzi rappresenta l'applicazione letterale, ortodossa e integrale (formalistica se vogliamo, ma in ogni caso lecita) dell'art. 30 Codice Stradale: alzando per l'appunto la freccia sinistra, e lasciandola alzata sino a pericolo scomparso. Infatti, se

l'inseguitore non può superare, è perchè l'antistante deve, per una qualsiasi ragione, portarsi prima di lui a sinistra o verso la sinistra, schivare ostacoli, o insomma non dare il passo. Ma così facendo, abbandonando cioè, sia pur parzialmente e temporaneamente, la propria mano rigorosa, egli viene a *cambiar direzione:* il suo segnale di freccia non sarà perciò abusivo, ma perfettamente giustificato. E l'automobilista sopraggiungente gli sarà grato di questa utile attenzione.

Sorpassamento in curva.

Al 2° capoverso dell'art. 26 del Codice Stradale si legge: « È vietato di sorpassare un veicolo che stia percorrendo una curva ».

La disposizione, che pure si presenta con cristallina chiarezza, non ha tuttavia mancato di dar luogo a discussioni d'ordine pratico e interpretativo.

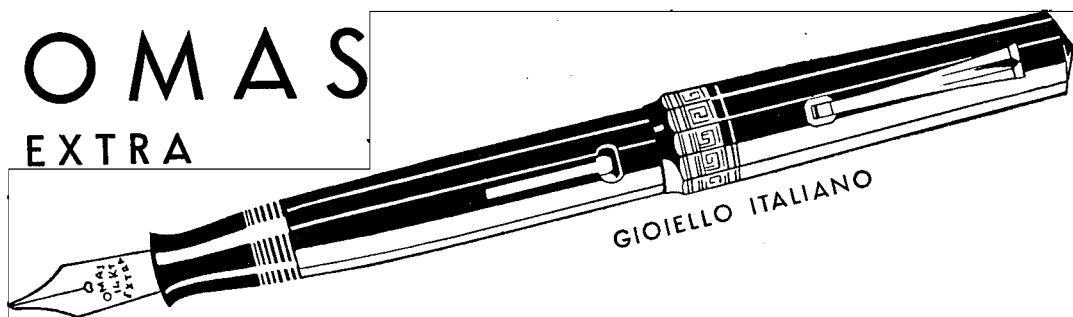
Quale portata si deve attribuire al sostantivo « curva », all'effetto di determinare con esattezza la sfera di obbligatorietà e quindi di applicazione del divieto?

Dalla lettera della legge si desume che, se da un lato il divieto di sorpassamento è di carattere eccezionale, rappresentando una deviazione dal principio generale del libero sorpassamento regolato dallo stesso art. 26 C. S., esso è d'altra parte assoluto quanto alle curve. In altri termini, il divieto di sorpassamento deve considerarsi come riguardante tutte ed esclusivamente quelle curve che siano tali nel senso proprio e comune della parola.

Orbene, nel linguaggio corrente, che è quello a cui è buona regola attenersi in simili casi, « svolte » o « curve » stradali sono termini equivalenti e promiscuamente adoperati, in antitesi a « rettilinei », per indicare non tanto più o meno lievi ondeggiamenti e sinuosità della strada, ma piuttosto un ripiegamento abbastanza notevole dell'asse stradale.

Nella realtà, invero, ogni rete stradale comprende, oltre che rettilinei e curve in senso proprio, tutta una svariata serie intermedia di sviluppi stradali che, a stretto rigore, non possono classificarsi sotto l'una o sotto l'altra denominazione, costituendo qualcosa di distinto e a sè stante.

È appunto su tali strade o tratti di strade, che non sono rigorosamente dei rettilinei, nè propriamente delle curve, che ci si deve chiedere se il sorpassamento sia da intendersi ammesso o interdetto dalla legge. Per rispondere basterà ricordare ancora una volta il carattere di eccezionalità del divieto, e rilevata perciò l'inammissibilità della estensione analogica (art. 4 Disp. Prelim. del Cod. Civ.), occorrerà con ogni cura rifuggire da qualsiasi forma di estensione non autorizzata dalla legge, neppure se ad essa si giunga per via indiretta: neppure, cioè, se vi si pervenga (come effettivamente, anche se inconsciamente, vi si perviene) col pretendere che parole inserite in disposizioni di legge deroganti a un principio generale, debbano interpretarsi nel senso più lato che sia loro teoricamente attribuibile. Nel caso del divieto di cui all'art. 26 C. S. non sarebbe, così, per nulla giustificata l'interpretazione di « curva » come linea che si scosti anche di pochissimo dalla retta.

I sostenitori della tesi che potremo dire estensiva dovrebbero quindi, anzitutto, accertare preliminarmente se il legislatore abbia realmente inteso usare la parola in questo senso latissimo, che solo gli consentirebbe di raggiungere particolari risultati pratici cui egli si fosse proposto di pervenire.

Ora, nel caso specifico di cui ci occupiamo, sembra potersi decisamente escludere che il legislatore abbia voluto quell'intralcio alla circolazione degli autoveicoli, che era prevedibile sarebbe derivato dall'attribuire alla parola « curva » e quindi al divieto di sorpassamento la portata più ampia. Infatti, se nella pratica gli automobilisti si attenessero scrupolosamente al divieto inteso in tal senso, si assisterebbe a questo assurdo: che su strade svolgent si per decine di chilometri senza tratti rigorosamente rettilinei basterebbe la presenza del più lento dei veicoli (magari a trazione animale) per obbligare gli autoveicoli, più veloci, sopraggiungenti da tergo, ad accodarsi pazientemente in fila indiana, in attesa di un rettifilo anche breve per poter passare. A ciò il legislatore moderno ha certamente pensato: non è ammissibile quindi che abbia voluto attribuire alla terminologia adottata un significato più esteso di quanto essa esprime nell'uso comune, tanto più in quanto è da escludersi che il legislatore stesso abbia desiderato gli effetti cui naturalmente una interpretazione estensiva darebbe luogo.

Il vero criterio del divieto del sorpasso in curva è quello della ridotta visibilità che si ha normalmente prima di un sensibile ripiegamento dell'asse stradale: lo si desume dallo stesso 2° capov. dell'art. 26 C. S., il quale aggiunge: « ...ed ogni qualvolta la visuale dinanzi non sia libera per un tratto sufficiente ». Da ciò possiamo, a maggior ragione, argomentare nel senso che l'interdizione del sorpasso va riferita unicamente a quei tratti di strada che, scostandosi dalla linea retta, meritino effettivamente l'appellativo di curve, in quanto per il loro marcato ripiegamento o per altre peculiari caratteristiche locali o per la conformazione del terreno o per la natura della vegetazione precludano la visibilità per un certo tratto innanzi.

È chiaro che la legge ha voluto ravvicinare i due concetti di curva e cattiva visibilità, così da fonderli tra loro agli effetti di giustificare il divieto. Il Codice Stradale, del resto, altro non è che la codificazione di principî prima intuiti, sorti, usati ed uniformemente osservati nella pratica come rispondenti alle necessità della circolazione; ma nella pratica non si è mai visto nè è dato riscontrare neppur oggi, vigente la disposizione dell'art. 26, che in strade non perfettamente rettilinee si formino lunghe e lente processioni di autoveicoli dietro una bicicletta, un carro, e neppure dietro un autocarro.

L'automobilista di buon senso non sorpassa in una curva vera e propria, tale cioè che, a causa del suo raggio alquanto ridotto, limiti la visuale, poichè così è logico comportarsi ogni qualvolta non sia consentita una sufficiente visibilità della strada per un certo tratto; in ogni altro caso, invece, supera i veicoli che meno velocemente percorrono la stessa strada, con la convinzione di fare cosa più che lecita, usando, naturalmente, in questa delicata manovra, le cautele e le modalità dettate dal citato art. 26, al 1° capoverso.

A nostro modo di vedere, chi segue questa linea di condotta è l'automobilista medio e normale, il quale, facendo ciò, agisce in perfetto ossequio delle vigenti disposizioni di legge in materia di circolazione automobilistica.

V A R I E

L'Arte italiana.

Con questo titolo, Mary Pittaluga, libero docente di Storia dell'Arte presso l'Università di Firenze, ha pubblicato, per i tipi dell'editore Le Monnier (Firenze, 1937-XV, pag. 372 in 8°: L. 25), il 1° volume di un manuale per i Licei, comprendente nozioni generali sull'arte classica e la storia dell'arte italiana dalle origini alla fine del Trecento, documentata da un gran numero di nitidissime illustrazioni, che rendono il volume esteticamente attraente, a prescindere dal suo valore sostanziale. Il quale non è davvero trascurabile dal punto di vista didattico, presentando requisiti di chiarezza e di ordine e riuscendo assai bene a conseguire il fine assegnato alla storia dell'arte nelle scuole classiche, che è essenzialmente quello di illuminare la vita e la storia dei tempi e dei popoli a cui si riferisce.

« Batterie alpine ».

Il Ten. Col. Giuseppe Molinari, che nel fascicolo di novembre ha ricordato il cinquantenario dell'Artiglieria Alpina, rievoca cinquant'anni di battaglie di sacrifici e di glorie della specialità in un volume di 200 pagine, illustrato riccamente da 80 riproduzioni fotografiche su carta patinata fuori testo, disegni e schizzi nel testo, copertina a colori. Edito a cura del 10° Reggimento Alpini e dell'Associazione Arma Artiglieria, il volume si vende al prezzo di copertina di L. 10; eccezionale per i Soci della C. T. I., L. 7. In vendita presso il 10° Regg. Alpini (Via Crociferi, 44, Roma, C.C. postale 1/17295, intestato all'Associazione Nazionale Alpini).

La pubblicità di una grande Casa italiana.

La pubblicità di una grande Casa italiana è il titolo di un sontuoso volume in grande formato, superbamente impresso in Milano coi tipi del Bertieri, maestro autentico di arte tipografica. Il volume illustra l'attività pubblicitaria di una notissima ditta, che è poi la Campari, dalle sue prime espressioni fino al giugno 1936. Le mille e più riproduzioni iconografiche in nero e le 32 tavole a colori fuori testo sono la rappresentazione avvincente di un'attività che, attraverso quasi mezzo secolo, ebbe a collaboratori pittori di fama e disegnatori originali, come Aleardo Villa, Tallone, Cappiello, Enrico Sacchetti, Dudovich, Nizzoli, Sinopico, De Pero, e scrittori e poeti di primo ordine.

Il testo è di Mario Ferrigni, il quale ha commentato criticamente il copioso materiale illustrativo in una prosa lucida e vivace, che si legge con piacere vivissimo.

La più moderna raffineria del Mondo.

UN CARATTERISTICO ANGOLO DELLA RAFFINERIA

L'11 novembre si è inaugurato in Napoli un grande stabilimento destinato ad imprimere un impulso decisivo alla giovanissima industria italiana dei petroli: la Raffineria di Napoli della Vacuum Oil Company.

Costruita in tempo di sanzioni, superando non lievi difficoltà per l'approvvigionamento dei materiali, questa città d'acciaio che si erge nel più incantevole Golfo del mondo, rappresenta un poderoso contributo dato dall'industria privata ai principî di autarchia economica dettati dal Duce.

Gli impianti occupano una superficie di 250.000 mq. e comprendono 27.000 mq. di strade, nonchè una linea ferroviaria di raccordo lunga 1767 metri.

Sono in funzione 358 motori elettrici e 254 pompe. I 200 serbatoi dell'impianto hanno una capacità complessiva di oltre 200.000 mc. Ben 150 km. di tubazioni varie e 4 km. di un oleodotto che si prolunga fino al mare, percorrono in ogni senso l'area dello stabilimento.

I SERBATOI DEI REAGENTI PER IL PROCESSO «CLEAROSOL».

Ogni anno vi potranno essere trattate 250.000 tonnellate di prodotto greggio, ciò che rappresenta un notevole aumento del tr ffico del porto di Napoli. La produzione media giornaliera di benzina sarà di circa 265.000 litri, ma gli impianti sono capaci di elevarla a 400.000.

La nuova grande Raffineria, possedendo il primo esemplare di un nuovissimo impianto di pirogenazione, produce, oltre alla benzina per motori e ai lubrificanti, anche benzina speciale per aviazione, petrolio, gasoil, olio combustibile, paraffina, bitumi ed altri sottoprodotti.

I grandiosi impianti comprendono anche le sedi delle opere assistenziali.

La Raffineria di Napoli è strettamente collegata alla potente Socony-Vacuum Oil Company di New York, ma costituisce una grande affermazione dell'industria italiana nello sforzo che tende alla indipendenza dell'economia nazionale.

Somalia italiana.

L'Unione Editoriale d'Italia pubblica una collezione di dodici volumi dal titolo *I Commentari dell'Impero*, per illustrare la recente conquista etiopica in ognuno dei suoi peculiari aspetti. A caratterizzarne l'importanza basta elencare i titoli dei dodici volumi e il nome dei rispettivi autori: Gen. G. BOLLATI: *La Somalia Italiana;* Gen. G. DEL BONO: *Da Assab ad Adua;* Gen. C. CESARI: *Orme d'Italia in Africa;* Gen. FETTARAPPA SANDRI: *Le unità e i capi;* Col. V. VARANINI: *L'Abissinia nei suoi aspetti geografici ed economici;* Magg. A. TOSTI: *Le Operazioni in Africa Orientale;* Dott. D. DEL PRATO: *Il conflitto con la Società delle Nazioni;* Dott. L. VILLARI: *I precedenti politici del conflitto;* Dott. G. PISTOLESE: *L'A. O. fra l'economia di ieri e quella di domani;* Com. A. GINOCCHIETTI: *La R. Marina in A. O.;* Ten. Col. C. PREPOSITI: *L'opera dell'aviazione in A. O.;* Ten. Col. F. SERRA: *La conquista integrale dell'Impero.*

Sono finora usciti i due primi volumi, ciascuno al prezzo di L. 10. L'intera collezione è offerta per L. 100 in contanti e per L. 120 con pagamento a rate di L. 20 ciascuna.

Ai Soci della C.T.I. è concesso uno sconto speciale del 10 % sia per i singoli volumi, sia per la sottoscrizione rateale alla intera collezione. Indirizzare le richieste alla Unione Editoriale d'Italia - Casella Postale 129 - Roma.

La Triennale delle Terre italiane d'Oltremare.

Questa grande manifestazione imperiale, voluta dal Capo del Governo, è destinata ad essere una completa, vasta e significativa rassegna delle conquiste del genio, dell'eroismo, del lavoro e della produzione italiana nelle nostre colonie d'Africa.

L'Esposizione sorgerà a Napoli, avrà carattere permanente e sarà inaugurata nel 1939-XVII. Seguiranno altre edizioni periodiche ogni tre anni.

Destinata ad assurgere al valore di una sintesi panoramica delle infinite energie che la volontà fascista ha convogliato e convoglia, per porre la Nazione sul piano dell'Impero, questa Mostra consterà di una serie di padiglioni permanenti, suddivisa in varî settori secondo tre specifici criteri di massima: *storico*, per tutta la vasta materia riguardante il nostro glorioso passato d'espansione mondiale e coloniale, antico e recente; *geografico*, per i diversi Governi coloniali (Libia, A.O.I., Egeo, Tien-Tsin); *merceologico-scientifico*, per tutto il complesso della produzione, dell'attività economica e delle ricerche, sia in colonia che in Italia.

Il ciclo delle Mostre storiche è destinato a riallacciare idealmente il primo Impero di Roma col Secondo Impero Fascista, attraverso la *Mostra della Romanità*, la *Mostra delle Repubbliche marinare*, la *Mostra dei Pionieri e degli Esploratori*, la *Mostra delle conquiste coloniali*. In quest'ultima saranno documentate le prime spedizioni nel Mar Rosso, la penetrazione in Eritrea ed in Somalia, la guerra italo-turca e lo sbarco in Libia e nelle Isole dell'Egeo, la riconquista fascista della Quarta Sponda per conchiudersi, come s'è detto, nella rievocazione della epica spedizione in A. O. e della fondazione dell'Impero.

Quasi a sottolineare il significato universale della Rivoluzione delle Camicie Nere sorgerà, a fianco della Mostra delle Conquiste, la Mostra del Partito.

Alle Forze Armate sarà dedicata una apposita mostra, mentre un altro padiglione raccoglierà l'insieme dell'attività sanitaria, igienica, profilattica, scientifica, ecc., svolta nell'Africa Italiana.

Nelle mostre intitolate ai varî Governi coloniali e raggruppate nei padiglioni della Libia, dell'Egeo e dell'Etiopia saranno sistemate le documentazioni della messa in valore e delle opere ivi attuate.

Di fianco a queste mostre sorgeranno villaggi indigeni, destinati a mostrare al pubblico le diverse particolarità etnologiche presentate con decoro e fedeltà.

Il complesso delle mostre economiche è destinato a raccogliere ed esporre i risultati degli studî, delle ricerche, dello sfruttamento della economia agraria e industriale delle Terre dell'Impero, nella loro realtà attuale e nelle prospettive future.

La *Mostra Industriale* inquadrerà l'insieme della produzione industriale nazionale destinata ai nostri possedimenti africani; mentre la *Mostra Agricola* esporrà i prodotti della terra delle colonie, la tecnica delle culture agrarie, zootecniche, forestali, ecc.

La *Mostra dei Lavori Pubblici* documenterà le costruzioni del Regime in Africa; mentre una apposita *Mostra dell'Edilizia Coloniale* esporrà tutto quanto in questo campo si esperimenta, si progetta e si attua.

Tutte le diverse attività dirette e collaterali, pubbliche e private, interessate ai trasporti e alle comunicazioni saranno raccolte in una mostra *ad hoc*, mentre i problemi connessi al Turismo disporranno di uno speciale padiglione (*Mostra del Turismo*).

Quanto si attua e si tenta nel campo scientifico per la messa in valore del sottosuolo coloniale, specie dal punto di vista geologico-minerario, sarà mostrato in un *Padiglione delle Ricerche*.

L'arte e la cultura saranno presenti con una *Mostra d'Arte* ed una *Mostra del Libro e del Giornale* coloniali.

La *Mostra della Civiltà Cristiana* sarà una completa rassegna della penetrazione cattolica nel Continente Nero.

L'Ente della Esposizione intende prossimamente bandire una serie di concorsi per lavori scientifici, economici, letterari, tecnici, cinematografici, riguardanti le nostre colonie, e studiare altre iniziative da prendere.

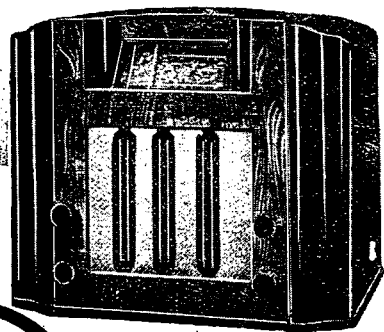
L'Esposizione sorgerà, come è noto, a Fuorigrotta e si estenderà su una superficie di 1.100.000 metri quadrati. Conterrà circa 31 padiglioni per le varie mostre, oltre ai villaggi indigeni e al parco dei divertimenti, con una superficie coperta di costruzioni di 120.000 metri quadrati, di cui 400.000 destinati a piazzali e giardini.

Si può, inoltre, calcolare, in linea approssimativa, che per l'allestimento della Esposizione saranno impiegati oltre un milione di giornate-operai.

Il centenario di un grande Lanificio.

Il Lanificio Marzotto di Valdagno ha ricordato il centenario della sua fondazione (1836) pubblicando un bel volume in 8° di 296 pagine in rotocalco, illustrato da suggestive fotografie. Utile rievocazione della storia di un'industria, che nell'ultimo secolo assurse dal telaio a mano alle più complesse applicazioni meccaniche.

Di particolare importanza la descrizione e la raffigurazione delle grandiose opere assistenziali realizzate a vantaggio del personale dirigente e delle maestranze, dalle ville per i capi dell'industria al quartiere di villette per gli operai, dal campo sportivo agli asili per l'infanzia e la maternità, dagli edifici scolastici alla Casa del Balilla, dal Dopolavoro alla Scuola di Musica, dalla Casa di riposo all'ambulatorio, alla poliambulanza, alla colonia alpina, alle aziende agricole che assicurano i rifornimenti alla popolazione operaia; il tutto sistemato in perfetta coordinazione in una specie di città assistenziale, che può servire di esempio e di emulazione.

C.G.E. 461
SUPER 5 VALVOLE PER ONDE CORTE, MEDIE, LUNGHE CON SELETTIVITÀ VARIABILE
Mobile da tavolo di elegante linea moderna adatto anche per ambienti di lusso e realizzato in due diversi modelli rispettivamente in noce e radica, ovvero in palissandro e madrona / Scala tricroma in cristallo illuminata per diffusione con l'indicazione delle stazioni emittenti suddivise per nazioni, graduazione in lunghezze d'onda e segnalazione luminosa della gamma.
Comando di sintonia demoltiplicato / Regolatore di tono e di selettività / Regolatore di volume / Interruttore di alimentazione / Commutatore di gamma e fono / Presa per fonografo.
Altoparlante elettrodinamico di elevata sensibilità e di alto rendimento acustico / Potenza indistorta di uscita: 4 watt ottenuti mediante l'adozione del nuovo tetrodo a fascio 6L6g.
6 circuiti accordati / Controllo automatico di sensibilità / Trasformatori di media frequenza con nuclei ferromagnetici / Alimentazione in corrente alternata per 8 differenti tensioni.
PREZZO L. 1340
VENDITA ANCHE A RATE
Valvole e tasse governative comprese - Escluso l'abbonamento alle radioaudizioni
CGE
COMPAGNIA GENERALE DI ELETTRICITA' - MILANO

LLOYD TRIESTINO
74 NAVI
19 LINEE
ASIA · AFRICA · AUSTRALIA

Rinnovate l'abbonamento

a LE VIE D'ITALIA

prima del

31 dicembre 1937

se volete pagarlo al prezzo ridotto di

L. 22,50

Dopo tale data, l'abbonamento aumenterà a **L. 25,50.**

●

Usate, per rinnovare l'abbonamento alla Rivista, il presente modulo di conto corrente postale, ma prima di compilarlo leggete nella

"VITA DELLA CONSOCIAZIONE,,

di questo numero:

Una proroga desiderata

●

IL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1938

Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Certificato di Allibramento

Versamento di L. ....

eseguito da ....

residente in ....

via ....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì .... 193..

Bollo lineare dell' Ufficio accettante

N. .... del bollettario ch. 9

Bollo a data dell' Ufficio accettante

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Bollettino per un versamento di L. ....

Lire .... (in lettere)

eseguito da ....

residente in ....

via ....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

nell'Ufficio dei Conti di MILANO.

Firma del versante .... Addì .... 193..

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei Conti

Tassa di L. ....

Bollo a data dell' Ufficio accettante

Cartellino numerato del bollettario di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Amministr. delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI C/C POSTALI

Ricevuta di un versamento

di L. ....

Lire .... (in lettere)

eseguito da ....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì .... 193..

Bollo lineare dell' Ufficio accettante

Tassa di L. ....

Bollo a data dell' Ufficio accettante

L'Ufficiale di Posta

La presente ricevuta non è valida se non porta [illegible]
il cartellino gommato e numerato.

Il sistema più comodo ed economico per l'invio delle rimesse al Touring è quello del CONTO CORRENTE POSTALE: per valersene, basta staccare l'unito bollettino, compilarlo e consegnarlo ad un qualunque Ufficio Postale assieme al denaro.

TAGLIARE IN QUESTO SENSO SEGUENDO LA LINEA PUNTEGGIATA

Trasmetto l'importo di L. ....

per la seguente combinazione:

SOCI VITALIZI:

Importo del solo abbonamento a "LE VIE D'ITALIA" per il 1938 . . . . L. **22.50**

Importo abbonamento cumulativo per il 1938 "LE VIE D'ITALIA" e "LE VIE DEL MONDO" " **70.00**

Scelgo il premio N. .... " **10.00**

SOCI ANNUALI:

Quota annuale per il 1938 . . . . . . L. **22.20**

Quota annuale e abbonamento a "LE VIE D'ITALIA" per il 1938 . . . . " **44.70**

Quota annuale e abbonamento cumulativo per il 1938 "LE VIE D'ITALIA" e "LE VIE DEL MONDO" " **92.20**

Scelgo il premio N. ....

PARTE RISERVATA ALL'UFFICIO DEI CONTI

N. .... dell'operazione

Dopo la presente operazione il credito è di L. ....

Il Capo dell'Ufficio

....

AVVERTENZE

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un C/C postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio Postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I Bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti: ma **possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.**

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio dei Conti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

TASSA PER I VERSAMENTI

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici Postali di capoluoghi di provincia **sono esenti da tassa.** Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino a L.	**50,—**	**tassa L. 0,15**
» » »	**100,—**	» » **0,20**
» » »	**500,—**	» » **0,40**
» » »	**1000,—**	» » **0,60**
» » »	**5000,—**	» » **1,—**
» » »	**10000,—**	» » **2,—**

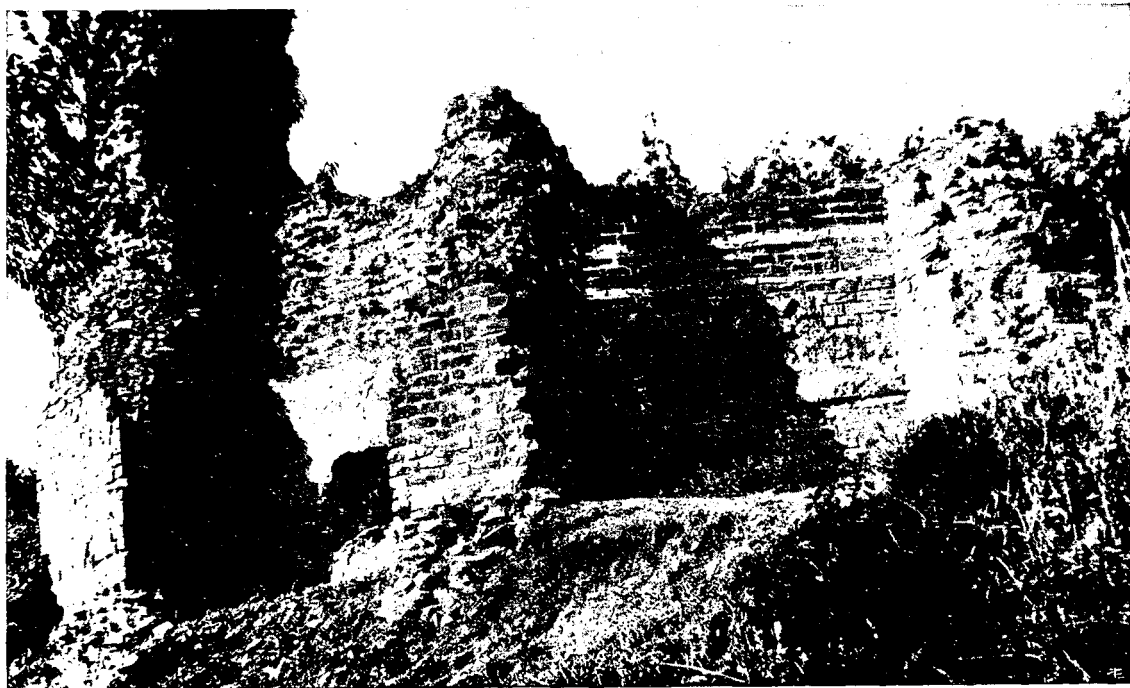
Firmare chiaramente e non omettere mai l'esatto indirizzo e il numero di tessera. Allegare possibilmente nelle corrispondenze o rimesse dirette alla Consociazione Turistica Italiana la fascetta indirizzo con cui si ricevono le pubblicazioni.

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLIII - NUMERO 12 DICEMBRE 1937 - XVI E F.

SCAVO E RESTAURO DI MONUMENTI ROMANI NEL BIMILLENARIO DI AUGUSTO

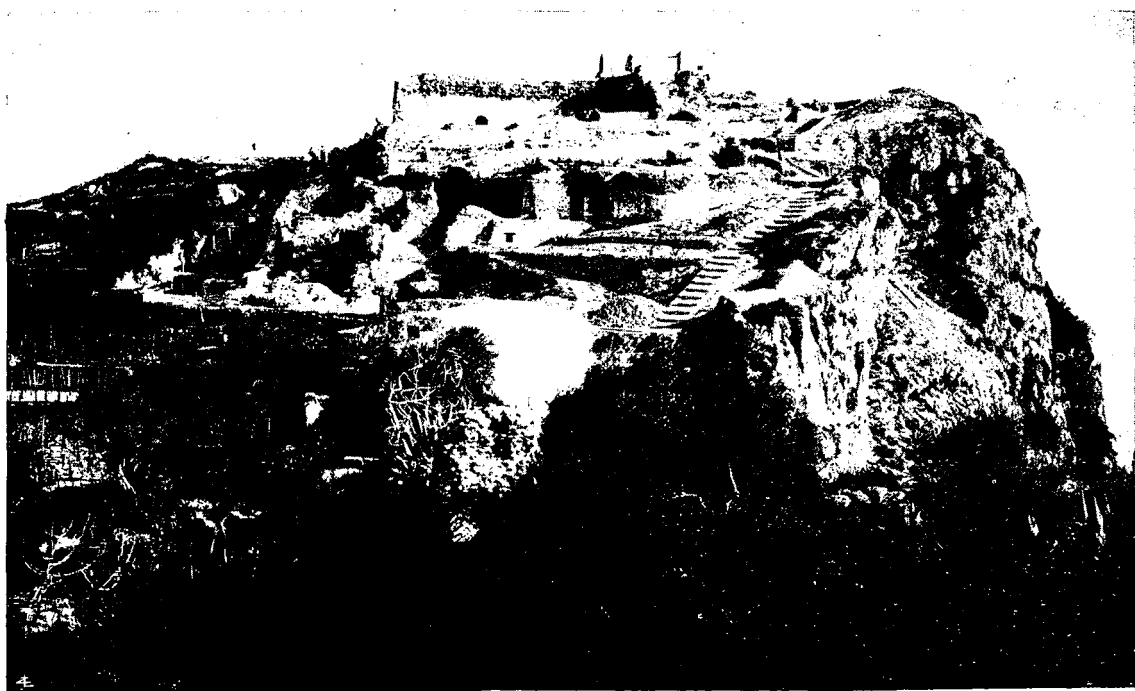
Il bimillenario della nascita di Augusto, fondatore dell'impero, che si è iniziato il 23 settembre scorso, sarà celebrato in Italia, come è ormai d'uso fra noi, non tanto con vane retoriche elucubrazioni, quanto con opere degne del personaggio che si intende onorare, e sopratutto tali che segneranno un incremento del patrimonio ideale e culturale della nazione. Non soltanto perciò la Mostra Augustea della Romanità avrà servito a costituire in Roma una raccolta di primissimo ordine, quale nessun'altra città o museo al mondo potrà vantare eguale, da servire allo studio della civiltà romana in tutti i suoi aspetti e nelle memorie da essa lasciate in tutte le provincie dell'impero, ma altresì una serie di lavori di esplorazione, di restauro, di sistemazione, condotti intorno a monumenti romani superstiti delle varie regioni d'Italia, contribuirà a mettere in maggior valore, da un punto di vista archeologico e turistico insieme, tali monumenti, e allo stesso tempo anche in molti casi guiderà a risolvere o a prospettare problemi interessanti la storia, l'arte, l'istessa civiltà antica della nostra penisola.

Scopo di questo scritto è quello di ricordare e illustrare brevemente i più importanti di questi lavori, fatta eccezione per quelli cui si attende a Roma (principali il recupero e la ricostituzione dell'Ara Pacis e la sistemazione del Mausoleo di Augusto) che da soli meriterebbero più ampia e particolareggiata illustrazione. Alcuni dei lavori qui menzionati

AREZZO - FRONTE DELL'ARA RINVENUTA PRESSO PIAZZA DI PORTA COLCITRONE, CON LA FIGURAZIONE DELLA LUPA E DEI GEMELLI SOTTO IL FICO RUMINALE. *(Fot. del R. Museo Archeol., Firenze)*

VELLETRI - RUDERI DELLA VILLA ROMANA A S. CESAREO, NELLA QUALE SI DEVE PROBABILMETE RICONOSCERE LA VILLA DEGLI OTTAVI, DOVE AUGUSTO FU EDUCATO NEI PRIMI ANNI DELLA SUA FANCIULLEZZA. *(Fot. Bianchini)*

sono stati già compiuti, i più sono in corso di esecuzione, ad altri infine si deve ancora mettere mano: comunque, anche dalla semplice loro elencazione apparirà quale cospicua somma di attività archeologica ed artistica, quale mirabile entusiastico consenso, materiale e morale, la fausta ricorrenza ha suscitato da parte delle pubbliche amministrazioni: Stato, provincie, comuni, e in qualche caso anche da parte del mecenatismo privato.

Dove esistevano monumenti strettamente e direttamente connessi con la vita e con le opere di Augusto, era naturale che ad essi particolarmente si rivolgessero le prime cure: ma come, celebrando Augusto nella mostra di Roma, si è voluto porre in rilievo che la figura di lui sta al centro di tutta la storia di Roma, come quella che, chiudendo e riassumendo il faticoso travaglio della formazione della potenza romana, segna il momento in cui e da cui questa potenza si diffonde nel mondo, tutto questo improntando della sua civiltà, così era giusto e naturale che là dove non fossero monumenti augustei, l'attenzione si rivolgesse ai monumenti romani in genere, testimoni anch'essi sia pure indirettamente, della grande e feconda opera compiuta da Augusto fondando su salde e ben ordinate basi l'impero di Roma.

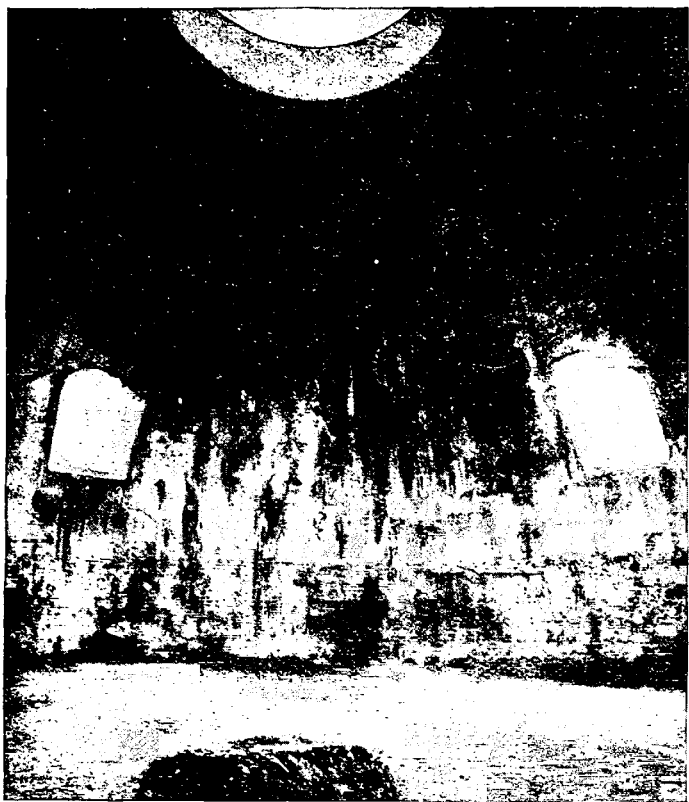
Fra i luoghi più specialmente legati con Augusto sono da annoverare, non v'ha dubbio, se si faccia eccezione di Roma, l'agro veliterno e la Campania. Una tradizione raccolta anche da Svetonio, che pure testimonia esplicitamente che Augusto nacque in Roma sul Palatino, poneva il luogo dove il primo imperatore era venuto al mondo a Velletri, nell'avita casa della *gens Octavia.* E' molto probabile che la tradizione fosse sorta nella stessa Velletri per un naturale senso di orgoglio dei suoi abitanti: ma qualunque ne fosse il valore, certo è che Velletri fu la culla della *gens Octavia,* la quale aveva quivi una casa in città e una villa nel suburbio immediato di essa, e che a Velletri il futuro imperatore fu educato negli anni della sua puerizia, dalla madre Azia, nipote di Cesare, più che dal padre che lo lasciò orfano a quattro anni. Dove fosse a Velletri la dimora urbana degli Ottavi è difficile dire, nè la tradizione che dà il nome della famiglia a un quartiere della ridente cittadina laziale, può servire a metterci sulla strada. Ma che il suburbano degli Ottavi sia da identificare nei ruderi di villa romana a San Cesareo, poco fuori della Velletri odierna, è assai probabile. Le rovine superstiti, che indicano l'esistenza di un fabbricato per abitazione, di ninfei, conserve d'acqua ecc., mostrano un primo periodo di vita della villa proprio alla fine della repubblica, e un secondo nel secondo secolo dell'impero: il rinvenimento di una testa di Augusto, la posteriore localizzazione del culto di S. Cesareo, unitamente ai dati cronologici, fanno ritenere l'identificazione come molto probabile. Grandemente opportuna pertanto, e speriamo feconda di risultati, sarà l'esplo-

CAPRI - LA « VILLA JOVIS », DIMORA PREDILETTA DELL'IMPERATORE TIBERIO, SAPIENTEMENTE COSTRUITA SULL'ESTREMO PICCO ORIENTALE DELL'ISOLA. *(Fot. R. Soprintendenza, Napoli)*

razione della villa, non mai metodicamente condotta in passato, che la R. Soprintendenza alle Antichità del Lazio e l'amministrazione civica di Velletri hanno concordemente deciso di compiere in occasione dell'attuale ricorrenza.

La Campania raccolse l'ultimo respiro del più che settantenne imperatore, e offrì a lui più volte il riposante albergo delle sue marine lucenti, delle sue dolci pingui campagne. Che Augusto morisse non propriamente a Nola, ma nel suburbano di Nola, di proprietà imperiale, e precisamente nella parte di questo suburbano che corrisponde alla moderna Somma Vesuviana, è recente ipotesi di M. Della Corte: comunque essa ha indotto l'amministrazione di questo comune ad eseguire nella località ricerche, le quali hanno ricondotto in luce resti anche notevoli di antiche costruzioni; non si può dire peraltro che la quesione sia stata ancora chiarita e l'ipotesi accertata. D'altronde la Campania conserva molti ed insigni monumenti che richiamano vivamente agli occhi ed alla mente Augusto e l'età che fu sua: l'attività organizzativa marinara di Agrippa, le dimore predilette dell'imperatore e dell'alta società del suo tempo, il dolcissimo canto di Virgilio.

L'opera della Soprintendenza alle Antichità di Napoli si è rivolta ad essi con particolare attenzione già da qualche anno a questa parte, ottenendo risultati scientificamente e monumentalmente cospicui.

Sulla terrazza superiore dell'acropoli di Cuma

LA GROTTA DI COCCEIO, FATTA SCAVARE DA AGRIPPA PER METTERE IN COMUNICAZIONE COL MARE TIRRENO IL LAGO D'AVERNO, DA LUI TRASFORMATO IN PORTO PER LA FLOTTA MILITARE DI MISENO. *(Fot. R. Soprintendenza, Napoli)*

BAIA - L'INTERNO DEL COSIDDETTO « TEMPIO DI MERCURIO », SALA TERMALE DI FORMA CIRCOLARE DI M. 21.59 DI DIAMETRO, CON VOLTA A CUPOLA ED OCCHIO CIRCOLARE NEL MEZZO. *(Fot. R. Soprintendenza, Napoli)*

è stato esplorato il tempio detto di Giove, greco nella sua originaria costruzione, ma completamente rifatto in età augustea, e più tardi, tra il V e il VI sec. d. C., incorporato in una basilica cristiana, che va annoverata fra le più antiche e caratteristiche costruzioni paleocristiane della Campania. Sotto la stessa acropoli è stata liberata dalla terra una grandiosa galleria, che per una lunghezza di 180 m. attraversa da oriente ad occidente il colle, costituendo la diretta necessaria continuazione della galleria di Cocceio, aperta da Agrippa per mettere in comunicazione col mare il lago di Averno, trasformato in porto militare per la flotta di Miseno. Per un momento si pensò che in questa galleria si dovesse riconoscere l'antro della Sibilla, cantato da Virgilio e descritto da un ignoto autore cristiano del IV sec., ma ulteriori ricerche hanno invece portato alla scoperta di un' altra galleria, pure sotto la stessa acropoli di Cuma, ma parallela al ciglio della roccia, nella quale non v'ha dubbio ormai che si debba identificare l'antro famoso dove Enea udì il vaticinio della potenza romana: scoperta questa fra le più insigni, sotto ogni riguardo, di questi ultimi anni.

A Baia, luogo preferito di soggiorno dei ricchi romani dell'ultimo periodo repubblicano, sono state restaurate le sale termali note col nome di *Tempio di Mercurio, Tempio di Venere*, ecc. La prima particolarmente, ai cui lavori si è fatto fronte col generoso contributo dell'architetto francese G. Chédanne, ha ormai definitivamente consolidata la sua cupola, la prima di tal genere nell'architettura romana, ché essa, de-

RIMINI - L'ARCO DI AUGUSTO, AI CUI LATI I RECENTI LAVORI HANNO RIMESSO IN LUCE DUE TORRI POLIGONALI E TRATTI DELLE MURA URBANE. STATO DEI LAVORI AL 21 SETTEMBRE 1937. *(Fot. R. Soprintendenza, Bologna)*

gli ultimi tempi della repubblica o dei primi dell'impero, ci riporta più di un secolo indietro alla cupola del Pantheon, che è di costruzione adrianea. E' ora in corso la sistemazione di tutti gli edifici monumentali entro un ampio suggestivo parco.

A Capri, che Augusto amò con particolare favore (egli se l'era fatta cedere dai Napoletani in cambio dell'isola d'Ischia) e dove egli cercò più volte riposo alle sue fatiche fino nell'estate del 14 d. C., poche settimane prima della morte, è stata completamente esplorata e studiata la *Villa Jovis*, la residenza prediletta del successore di Augusto, Tiberio: la leggenda popolare parla qui delle sanguinose follie dell'imperatore, ma quale che sia la sua veridicità e quali le sue indubbie esagerazioni, certo è che la villa ci dimostra una delle più sapienti e perfette sistemazioni edilizie di uno dei più meravigliosi luoghi che la natura abbia dato all'Italia ed al mondo.

Dai luoghi della vita di Augusto a quelli segnati dalla sua feconda attività costruttrice e restauratrice: l'Italia, travagliata per quasi un secolo dalle guerre civili, trovava finalmente con Augusto non soltanto la pace, ma quelle saggie provvidenze che, mentre da un lato ne risanavano le ferite e i danni sofferti, ne sospingevano d'altro canto l'unificazione nazionale: di qui il restauro e la sistemazione delle grandi vie consolari, di qui la fondazione di colonie e il loro sviluppo economico e edilizio. Augusto volle che ognuno dei generali che sotto di lui avevano celebrato il trionfo, assumesse a sue spese il riattamento di una delle maggiori strade che congiungevano Roma con le varie parti

CUMA - IL VANO IN FONDO ALL'ANTRO DELLA SIBILLA, LUNGA GALLERIA SCAVATA NELLA ROCCIA, PARALLELA AL CIGLIO DELLA COLLINA. QUI VIRGILIO FA VATICINARE AD ENEA LE FUTURE GLORIE DI ROMA. *(Fot. R. Soprint., Napoli)*

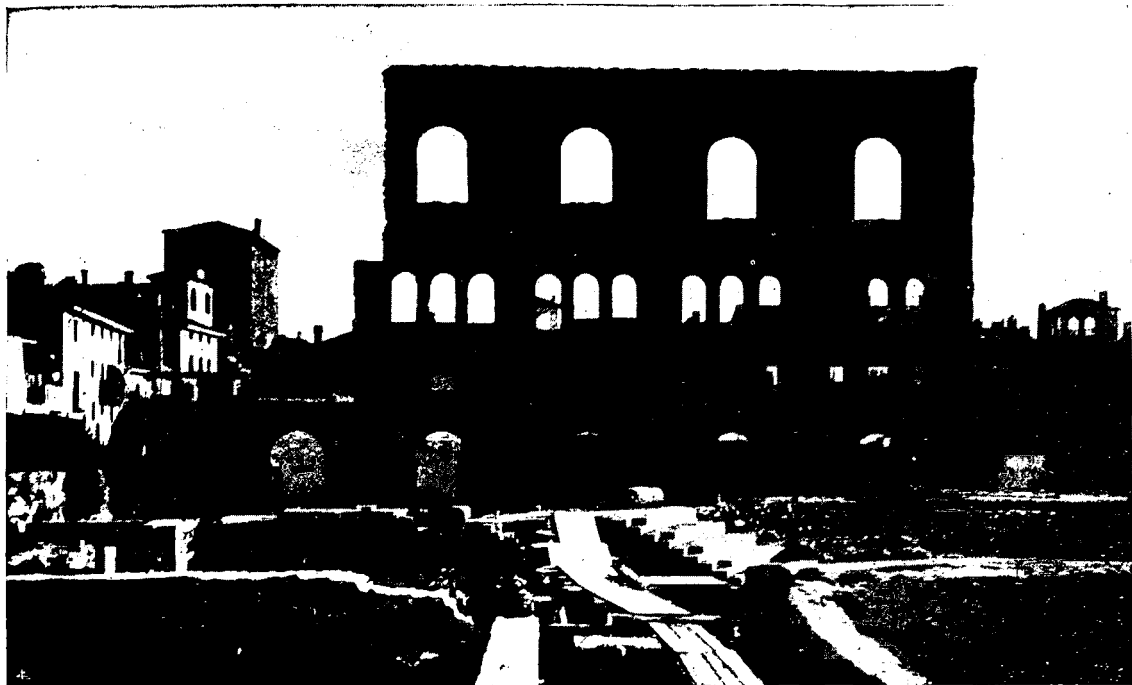
FANO - L'ARCO DI AUGUSTO, COME SI PRESENTA DOPO I LAVORI DI SISTEMAZIONE, CON I DUE FORNICI LATERALI INTERAMENTE LIBERI, IL PIANO STRADALE ABBASSATO E LA FACCIATA DELLA CHIESA ARRETRATA. *(Fot. A. Euserbi, Fano)*

SAVIGNANO AL RUBICONE - IL PONTE ROMANO DI ETA' AUGUSTEA. *(Fot. R. Soprintendenza, Bologna)*

SPELLO - UNA DELLE DUE TORRI POLIGONALI, DETTE DI « PROPERZIO », CHE FIANCHEGGIANO LA « PORTA DI VENERE ». IN OCCASIONE DEL BIMILLENARIO AUGUSTEO LE TORRI VERRANNO LIBERATE DALLE CASE CHE VI SONO STATE COSTRUITE A RIDOSSO. *(Fot. Alinari)*

della penisola: a sè riserbò la Flaminia, da Roma a Rimini, là dove era cominciata la marcia liberatrice del suo grande prozio, Cesare. Lungo la Flaminia pertanto il ricordo di Augusto è più che mai vivo, e lungo di essa il bimillenario della sua nascita riporterà nel dovuto onore o salverà da rovina monumenti insigni: il ponte di Narni sul Nera, che sarà opportunamente consolidato nelle pile superstiti, pericolanti per l'azione delle acque del fiume, le mura di Fano, l'arco di Rimini.

Fano, sorta a nuova vita mercè la deduzione di una colonia di veterani da parte di Augusto, fu da questi circondata di mura, ancora per larga parte superstiti; all'imperatore fu dedicata, a ricordo dell'opera, una delle porte della città, che più tardi ebbe da Costantino modifiche ed aggiunte. Monumento notevole storicamente ed artisticamente, la porta si presentava fino ad ora con uno dei piccoli fornici laterali chiusi, e l'altro in parte ostruito dalla facciata della chiesa di S. Michele; l'interramento della base e l'eccessiva altezza della soprastruttura della facciata di questa chiesa toglievano inoltre a tutto l'insieme una gran parte del suo effetto. Per quanto si è potuto, il monumento è stato liberato e ricondotto al decoro che gli conveniva.

I lavori per l'isolamento dell'arco di Rimini, alzato nello stesso anno 27 a. C., che

AOSTA - LA SCENA E LA CAVEA DEL TEATRO ROMANO SCAVATE E RESTAURATE. *(Fot. G. Brocherel, Novembre 1937)*

si può considerare l'*annus natalis* dell'impero, hanno rivelato che anche esso nacque come porta della città, e non come un vero arco onorario isolato; anch'esso infatti era collegato con le mura urbane, ed era fiancheggiato da due torri a pianta poligonale.

Pure il vicino ponte sul Marecchia, iniziato da Augusto e compiuto da Tiberio, è stato esplorato nelle sue strutture, sopratutto nella parte di esse sottostanti al pelo dell'acqua corrente, rivelando particolarità costruttive degne di nota.

Non meno interessanti, sotto questo stesso aspetto tecnico, sono riuscite le ricerche intorno al ponte di Savignano al Rubicone, di età augustea anch'esso, che per essere gettato sopra il fiume, il cui corso è probabilmente da identificarsi con quello del fiume fatale, ci riconduce direttamente al ricordo dell'atto rivoluzionario di Cesare, onde doveva nascere l'impero di Augusto.

Un'altra cerchia di mura urbane, di costruzione augustea, che nella fausta ricorrenza si vedrà restaurata, è quella di Spello, pure colonia di Augusto. Tre porte sono ancora in piedi: i lavori in progetto si rivolgeranno in particolare a quella detta *di Venere* a tre fornici, e fiancheggiata da due torri poligonali, alle quali la tradizione popolare dà il nome di *torri di Properzio*, il poeta augusteo, la cui origine si disputano ancora due o tre cittadine della regione. Tutti questi lavori, oltre al vantaggio immediato che recheranno ai monumenti che ne formano oggetto, serviranno, non v'ha dubbio, a farci meglio conoscere nella pratica attuazione la tecnica e i sistemi di fortificazione urbana in uso al tempo di Augusto, quando Vitruvio dettava di essa e fissava nel suo trattato i precetti teorici.

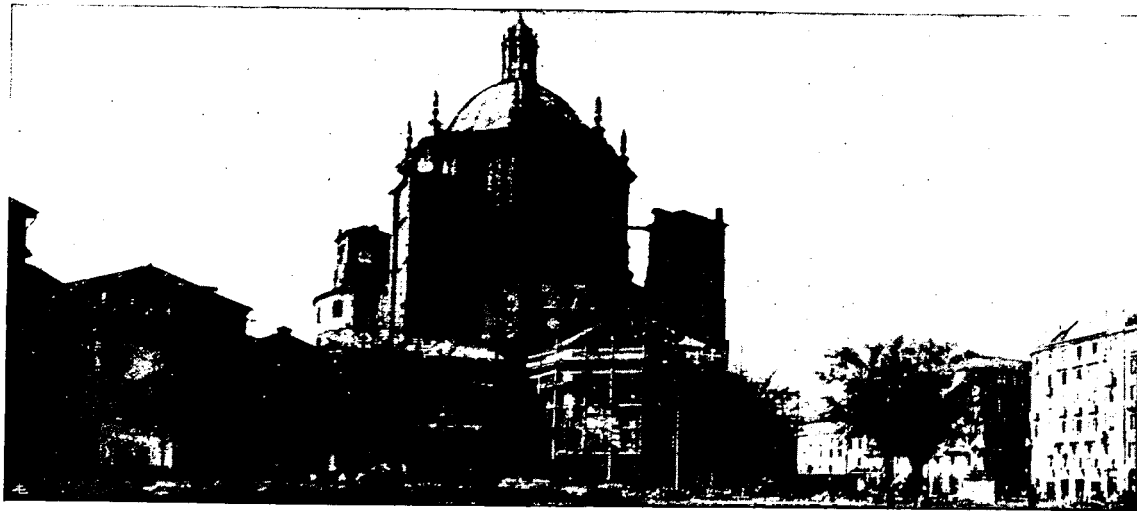
Città augustea per eccellenza è Aosta, fondata dall'imperatore ai piedi delle Alpi, da lui definitivamente assicurate alla pace di Roma, al punto di partenza delle strade del Grande e Piccolo San Bernardo, da lui stesso regolarizzate e sistemate. Tutto è opera di Augusto ad Aosta: le mura con le sue porte, l'arco probabilmente a lui dedicato, il teatro. Quest'ultimo è stato particolarmente preso ad oggetto per i lavori del bimillenario, sia per liberare dalle povere costruzioni sortegli vicine, e che lo occultavano per gran parte, il poderoso muraglione esterno, sia per scavare la scena e la cavea appena emergenti della terra. All'opera di liberazione e di sterro è seguita quella di restauro: è stata assicurata la fronte del muraglione, l'elemento pittoricamente più notevole dell'edificio; sono stati ripresi con muratura moderna i muri radiali di costruzione della cavea, alcuni gradini di questa, il muro frontale della scena.

Se l'età di Augusto fu innegabilmente un periodo di fervida attività edilizia in tutta Italia, certo è che assai spesso le opere da essa prodotte subirono nei secoli posteriori, sopratutto nel secondo e nel terzo secolo, profonde trasformazioni ed aggiunte, che in gran parte nascosero gli elementi della costruzione primitiva. Tut-

MILANO - LA GRANDIOSA FACCIATA DELLA BASILICA DI S. LORENZO, VISTA DALLE COLONNE ANTICHE, SUL FINIRE DEL NOVEMBRE 1937. *(Fot. G. Galimberti)*

tavia vi sono casi in cui questa è ancora chiaramente visibile o si può con certezza stabilire mercè le testimonianze epigrafiche.

Sono queste ultime, ad esempio, che hanno riportato all'età di Augusto l'anfiteatro di Lucera, fino ai recenti lavori di esplorazione indicato appena da un avvallamento ellittico del terreno, e che hanno altresì chiarito un punto finora discusso della storia della città: dall'iscrizione dell'anfiteatro è apparso infatti doversi anche Lucera annoverare fra le ventotto colonie dedotte da Augusto in Italia.

Dello stesso periodo, o per lo meno certamente dei primi tempi imperiali, è il teatro di Spoleto, che una provvidenziale opera di scavo e di parziale demolizione degli edifici sovrapposti conta poter presto mettere a lato agli altri già copiosi e interessanti monumenti della bella città umbra, le cui mura videro la fuga di Annibale. In particolare potranno essere liberati dell'edificio, che per la sua ampiezza è uno dei maggiori del genere, tutto l'ambulacro esterno ed i voltoni di sostegno e di accesso alla cavea, in parte visibili sotto il palazzo Ancaiani e sotto il vicino carcere.

MILANO - LA PARTE ABSIDALE DI S. LORENZO, QUASI LIBERATA DELLE CASE CHE LA NASCONDEVANO. *(Fot. G. Galimberti)*

Il fervore di lavori archeologici, suscitato dalla ricorrenza augustea, non poteva naturalmente arrestarsi, come accennavo in principio, là dove di monumenti di Augusto e della sua età non fossero avanzi cospicui: ecco pertanto che l'attenzione in questi luoghi si è rivolta ai monumenti romani in generale, e i risultati sono stati o si annunciano quasi sempre pieni di grandissimo interesse.

In questa serie di lavori il primo posto deve darsi senza dubbio a quelli che si stanno compiendo intorno al complesso monumentale di S. Lorenzo a Milano. Se per la città l'esplorazione e la sistemazione di questo complesso e della zona adiacente ha costituito, ben si può dire per secoli, un problema non soltanto di valore morale, e cioè storico, archeologico, religioso, ma anche di interesse materiale, ricollegandosi con questioni urbanistiche tutt'altro che di secondo ordine, non si può negare che l'argomento non lascia indifferenti nemmeno quanti si appassionano allo studio dell'antichità romana e cristiana in generale: con il S. Lorenzo di Milano, con le sue colonne, con l'edificio principale della chiesa e con le cappelle adiacenti, ancora tutti incerti nell'età in cui sorsero, nella primitiva loro destinazione, nelle loro successive vicende, si ricollegano questioni di arte e di storia che non riguardano solo il complesso in sè, ma si riflettono sui molti monumenti simili per stile e per pianta e per struttura di altre regioni in Italia e fuori. Se dai lavori in corso potrà venir luce sugli elementi ancora dubbi ora accennati, sarà benedetta l'occasione che a tali lavori ha tolto indugi ed ostacoli.

Intanto finora gli sterri e le esplorazioni alle murature della Basilica hanno permesso di accertare la presenza di frammenti di pitture romane, di vasi di terra sigillata, di marmi e di iscrizioni di varie età imperiali, e ci hanno dimostrato che il complesso monumentale è anteriore, con tutta probabilità, al vescovado di S. Ambrogio, e forse si avvicina di molto all'età di Costantino.

AQUILEIA - LE STRUTTURE DI BASE DELLA PORTA SETTENTRIONALE DELL'ANTICA CITTA' ROMANA, RIMESSA IN LUCE SUL FIANCO DELLA STRADA MODERNA CHE VA A UDINE.

I massi imponenti di un grande edificio romano, che avevano fatto la meraviglia dei visitatori dei sotterranei della Cappella di S. Aquilino, si sono ritrovati dovunque in tutte le costruzioni della Basilica e nei dintorni, a confermare l'ipotesi dell'esistenza di un grande edificio imperiale coèvo alle colonne romane, che fu smantellato per costruire la Basilica, e che risalirebbe dunque almeno al III sec. d. C. I lavori, che saranno conclusi nell'anno augusteo, è da ritenere che ci riserbino ancora qualche gradita sorpresa.

Sarebbe certamente assai lungo ricordare, sia pur brevemente, tutte le opere archeologiche cui Stato ed enti locali hanno dato mano, o a cui intendono provvedere nella ricorrenza del bimillenario: non possiamo qui far menzione che delle principali.

Perseguendo nell'impresa della resurrezione di Aquileia, più che

mai sacra al culto degli Italiani dopo la guerra redentrice, l'*Associazione Nazionale per Aquileia* ha intensificato l'esplorazione della città. Tra i monumenti più di recente messi in luce è la porta settentrionale, da cui usciva la via Giulia - Augusta che congiungeva Aquileia con i passi della Carnia, e attraverso questi con il Norico: il tracciato di tale strada coincide esattamente con quello dell'attuale via che va ad Udine.

Alto significato morale deve attribuirsi alla ricognizione e al consolidamento del vallo romano delle Alpi Giulie, la potente opera di fortificazione che sbarrava ai barbari l'accesso orientale della penisola. Di tale opera solo una parte è in territorio italiano, il rimanente essendo compreso nei confini della Jugoslavia. Questa parte i comuni e le provincie di Trieste e di Fiume hanno voluto che in occasione del bimillenario fosse compiutamente esplorata, e protetta dal pericolo di rovina.

In Lombardia è stato già riordinato e aperto al pubblico il museo archeologico di Varese, mentre a Brescia fervono i lavori intorno al Campidoglio, che si vorrebbe sgombrare intieramente dagli edifici moderni e sistemare col foro antistante in tutta la sua imponenza romana.

Nell'Emilia, oltre ai lavori di Rimini già menzionati, sarà proseguito in provincia di Reggio lo scavo di un'antica opera idraulica scoperta nel 1925 in località San Maurizio, ed è in corso la ricostruzione di uno dei più caratteristici monumenti sepolcrali di Sarsina, che è della fine della repubblica o del principio dell'impero.

La Soprintendenza alle Antichità dell'Etruria, in collaborazione con gli enti locali, ha provveduto alla sistemazione dell'anfiteatro di Arezzo, trasportando in locali vicino ad esso il Museo, finora male collocato in piccole stanzette di un vecchio edificio nell'interno della città. L'esplorazione di edifici romani presso la piazza di Porta Colcitrone ha dato d'altro canto, fra altri materiali antichi, una base con la figurazione della lupa con i gemelli entro la grotta del Lupercale: accogliamo il rinvenimento come un auspicio per la scoperta della grotta sotto le pendici del Palatino, là dove si lavora da tempo se non con questo scopo, certo anche con la speranza che la liberazione del colle dalla terra, quivi accumulatasi nei secoli, possa portare alla identificazione del luogo sacro alla memoria delle origini dell'Urbe.

A Firenze e a Fiesole sono state condotte ricerche nei rispettivi teatri, il primo conservato soltanto in alcune sostruzioni della cavea, le cosiddette *burellae*, chiarendone vari elementi della struttura e della disposizione. A Sestino, nell'alta valle del Tevere, sono stati identificati il foro e la curia dell'antico centro municipale; nell'isola di Giannutri è stata esplorata e sistemata la magnifica villa digradante a terrazze sul mare

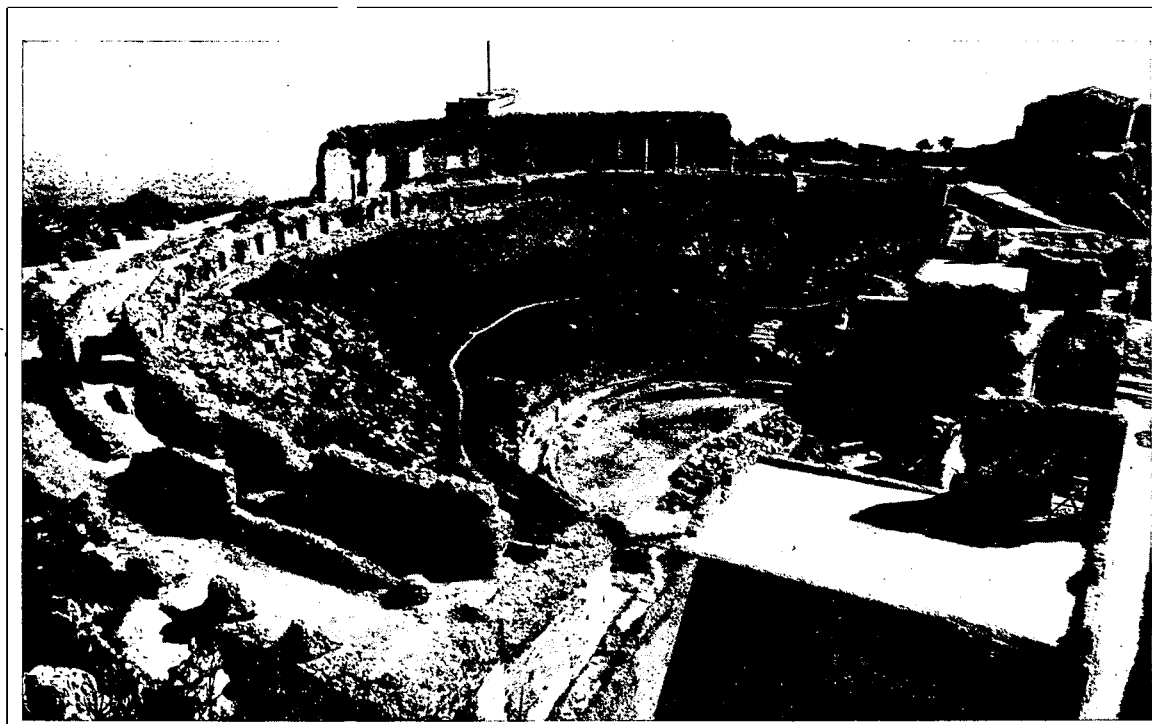
AREZZO - UNO DEI MEVIANI DELL'ANFITEATRO ROMANO, SUI CUI RUDERI TROVASI OGGI L'EX-CONVENTO DI SAN BERNARDO.

FIRENZE - UNA DELLE « BURELLAE » SU CUI POGGIAVA LA CAVEA DEL TEATRO ROMANO. *(Fot. R. Soprintendenza, Firenze)*

FERENTO (VITERBO) - IL TEATRO ROMANO, COSTRUITO NELLA PRIMA META' DEL PRIMO SECOLO D. CR., EBBE MODIFICHE ED AGGIUNTE IN ETA' SEVERIANA. DIETRO AD ESSO E' STATO RIMESSO IN LUCE UN BUON TRATTO DEL DECUMANO DELLA CITTA'.

che, datata certamente fra il primo e il secondo secolo dell'impero, si pensa abbia appartenuto alla famiglia dei Domizi Enobarbi.

Ad Ascoli lavori di restauro e di consolidamento sono stati eseguiti al ponte di Porta Cappuccina che, se non è di età augustea, non scende molto giù nel primo secolo d. C.

Il comune e l'amministrazione provinciale di

TAORMINA - IL TEATRO, DETTO ERRONEAMENTE GRECO: ESSO E' TUTTO DI COSTRUZIONE ROMANA: IN OCCASIONE DEL BIMILLENARIO AUGUSTEO NE VERRA' CONSOLIDATA LA VASTISSIMA CAVEA. *(Fot. Galifi, Taormina)*

SIRACUSA - UNO DEI VIALI D'ACCESSO ALL'ANFITEATRO ROMANO. (*Fot. R. Soprintendenza, Palermo*)

Viterbo hanno rivolto la loro attenzione rispettivamente il primo al centro archeologico di Ferento e la seconda ai numerosi ponti etruschi e romani della regione. Ferento, che fu la culla della famiglia dell'imperatore Otone, vanta uno dei più bei teatri romani, aperto con la sua cavea verso le pendici boscose dei Cimini; intorno ad esso lo scavo ha allargato la zona monumentale esplorata, riportando in luce un altro tratto del decumano e costruzioni antiche e medioevali allineate lungo di esso. I lavori ai ponti di Bieda, di S. Nicolao e Camillario presso Viterbo, del Marta sotto Tarquinia porranno in uno stato di maggior decoro o salveranno da probabili danni, derivanti dalla vetustà o dall'azione logoratrice delle acque, monumenti degni di notevole interesse anche per l'età cui appartengono e per la prova conclusiva che forniscono di quello che, in fatto di tali costruzioni, i Romani appresero e derivarono dagli Etruschi.

Nella Campania, già largamente ricordata per le opere ai monumenti più propriamente augustei, si è lavorato anche a Literno, sacra al ricordo del primo costruttore della potenza romana nel Mediterraneo, Scipione Africano, il vincitore di Annibale; alcuni avanzi del *Capitolium*, un gran numero di fabbriche lungo il *cardo maximus* e al di fuori della città un lungo suggestivo tratto della via Domiziana sono stati recentemente riportati alla luce.

La Soprintendenza alle Antichità del Bruzio e della Lucania ha ripreso, e si ripromette di condurre a termine, lo scavo e il restauro dell'anfiteatro di Venosa, già iniziati nell'anno oraziano, edificio che per la sua costruzione in opera reticolata deve essere certamente attribuito, almeno nelle sue parti più antiche, ai buoni tempi imperiali.

In Sicilia, dove accanto alle più insigni memorie della vita greca dell'isola, non mancano le testimonianze romane, il teatro di Taormina, a torto chiamato comunemente greco, perchè nello stato attuale è tutto di costruzione romana, il teatro di Catania, l'anfiteatro e il ginnasio di Siracusa, l'acquedotto Cornelio di Termini Imerere, il teatro e il cosiddetto ginnasio di Tindari, saranno oggetto di lavori di restauro o di sistemazione o di parziale esplorazione, che ne assicureranno maggior decoro e migliore conservazione.

Parimenti, nella Sardegna si è dietro allo sterro completo e al necessario consolidamento delle strutture dell'anfiteatro di Cagliari, e uno scavo sarà eseguito a Porto Torres, l'antico *Turris Libyssonis*, intorno alle grandiose rovine di terme romane, che il popolo indica col nome di *Palazzo di Re Barbaro*, e dalle quali due mosaici sono sati di recente portati nel museo di Sassari.

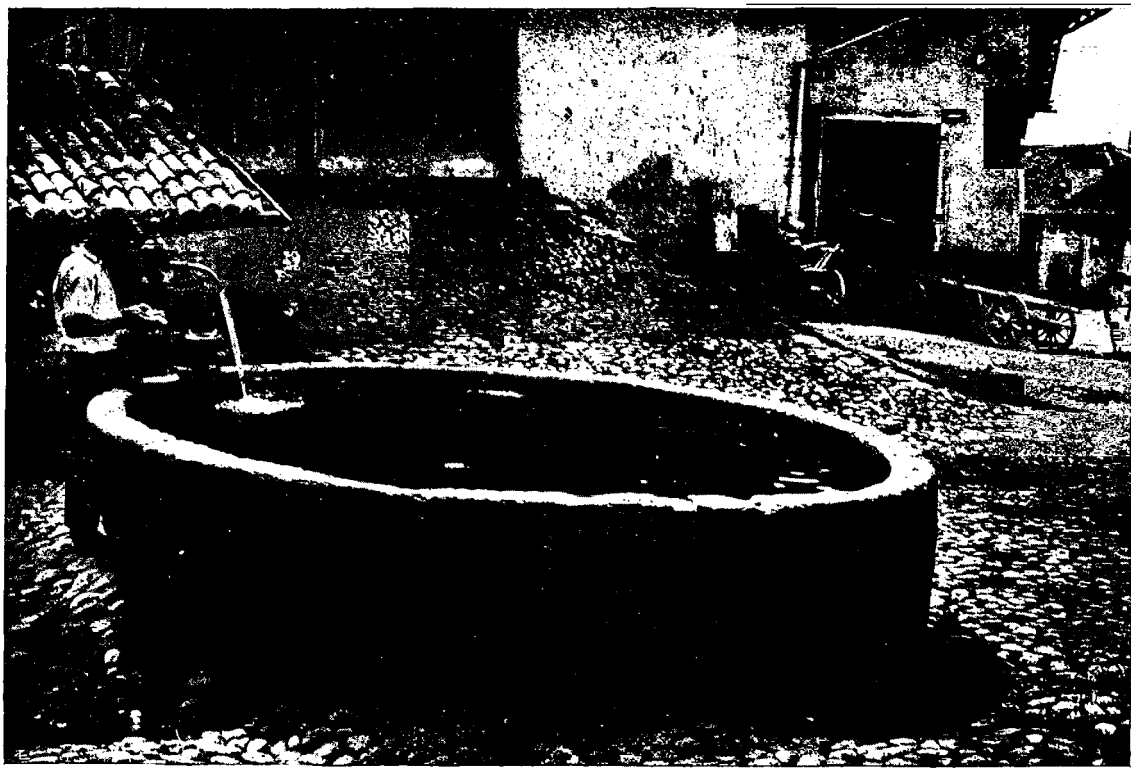
Così da un capo all'altro d'Italia la romanità della penisola sarà meglio lumeggiata e meritamente esaltata, anche là dove la presenza e magari la preminenza, da un punto di vista pura-

mente archeologico, di vestigia di altre civiltà aveva fatto finora passare in seconda linea i ricordi e i monumenti romani. Nessun migliore omaggio di questo potrà pertanto essere reso alla memoria dell'imperatore che l'unificazione d'Italia consolidò e promosse vigorosamente, con assicurarle i confini delle Alpi e dandole salda organicità amministrativa, e che, pur fondando l'impero, e chiamando le provincie a partecipare ai beneficî di esso, non sminuì, anzi innalzò la posizione e la funzione dell'Italia e di Roma, fatte centro regolatore e faro di irradiazione della vita e della civiltà del mondo mediterraneo.

PIETRO ROMANELLI

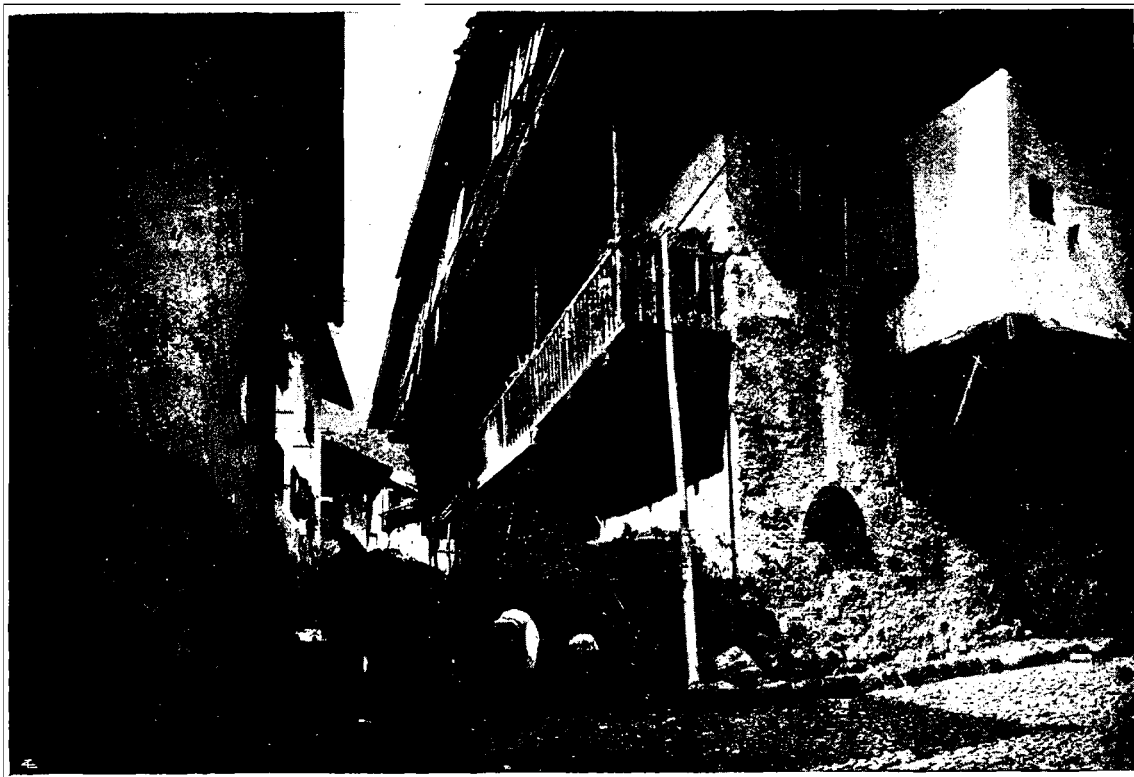
Cfr. anche i seguenti articoli pubblicati ne « Le Vie d'Italia »: *Monumenti bizantini d'Italia*, di C. Cecchelli, nel fascicolo di ottobre 1936; *Restauri a Milano*, di G. Chierici, nel fascicolo di gennaio 1937; *Segni gloriosi di Roma imperiale*, di G. Brusin, nel fascicolo di aprile 1937; *Restauri in Emilia e Romagna*, di C. Calzecchi Onesti, nel fascicolo di giugno 1937.

MILANO - MASCHERA SU UNA PITTURA DEL II SEC. D. CR., TROVATA FRA I FONDAMENTI DELLA BASILICA DI S. LORENZO. *(Fot. Paoletti)*

GIANNUTRI - LA MAGNIFICA VILLA ROMANA DIGRADANTE A TERRAZZE SUL TIRRENO. *(Fot. R. Soprintendenza, Firenze)*

FONTANA SCAVATA IN UN BLOCCO DI PORFIDO. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

PER LA CREAZIONE DI UN MUSEO FOLCLORISTICO DELLE ALPI ITALIANE

Se è vero che le condizioni geografiche della nostra catena alpina — e di ogni altro plesso montuoso — considerate nel loro insieme, hanno segnato e segnano tuttora di chiare ed inconfondibili caratteristiche comuni molte e, si può dire, le più importanti manifestazioni di vita dell'uomo abitatore della montagna — è certo, d'altra parte, che proprio alle condizioni naturali di ambiente dobbiamo anche quella grandissima varietà di forme di vita che troviamo in regioni spesso assai ristrette delle Alpi e che invano cercheremmo in zone di collina o di pianura, sia pure molto più estese. E' sempre la stessa voce potente e suadente della Natura, dunque, che detta e impone le leggi-base della vita che si svolge dentro i maggiori corrugamenti montuosi, e quella che dà suggerimenti e consigli perchè l'uomo possa godere dei piccoli e grandi tesori offertigli entro i più ristretti confini del suo *habitat* e, a seconda del dono, sappia plasmare opere e cose. Da una parte, la massiccia figura dell'«alpigiano», del «montanaro», abbozzata dalla gran Madre a tratti larghi e vigorosi, comuni a tutti i figli dell'Alpe; dall'altra, il mosaico quanto mai variopinto e leggiadro di usi e costumi diversi, di cui si completa e s'adorna la vita sua di valligiano, legato al campo e alla casa.

Chi è appena un po' pratico della lettura della carta geografica può trovare conferma e spiegazione a un tempo di quanto s'è detto qui scorrendo un foglio a scala non molto piccola e fermando l'occhio su alcuni degli innumeri bacini idrografici minori, che costituiscono appunto altrettanti *habitat*, altrettante piccole zone di vita umana a sè stanti, limitate tutt'attorno dagli alti crinali di displuvio della montagna. Talora anche l'unico sfocio verso la valle principale che accoglie le acque del torrente è così chiuso in lunghi e profondi corridoi fra pareti o versanti impervî, che il bacino a monte, considerato come sede di vita, appare invero come un'isola, lontana dal resto del mondo alpino che pur la circon-

VECCHIA CASA DI VARENA. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

da, per quella esile fascia di chiaro-scuro che segna sulla carta la zona delle creste inospitali o delle nevi eterne. Analoghe condizioni morfologiche, che chiameremo d'isolamento — sebbene in proporzioni assai meno accentuate — abbiamo nei bacini più ampî, rispetto alle poche sviluppatissime arterie delle Alpi, che vi portano fin dai tempi remoti il soffio vivificatore del progresso e della civiltà dalle regioni verso cui il grande arco montano digrada; e, ancora, per gli altopiani che costituiscono spesso altre zone isolate, per le profonde erosioni delle acque che mordono lo zoccolo su cui poggiano e che ricordano le funzioni difensive dei fossati delle vecchie fortezze.

Occorre appena dire che tali condizioni di isolamento naturale non potevano durare: a ridurne gli effetti, se non a cancellare addirittura ogni loro influenza sullo sviluppo della vita locale, ecco la strada. Vena e insieme arteria, snodandosi per pendii e dentro forre, scavalcando burroni e perforando coste dirupate, mandando punte e tentacoli fin nelle zone più lontane e solitarie, essa sola ha reso possibile — in breve spazio di tempo — quel fenomeno di fusione fra la vita di montagna e la vita di città, per cui oggi — se pure con ritmo ritardato — anche nelle valli più appartate pulsa il cuore della civiltà moderna.

Ma per secoli — forse, qualche volta, per millennî — quelle oasi di vita montana rimasero

CORTILE DI CASA RUSTICA. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

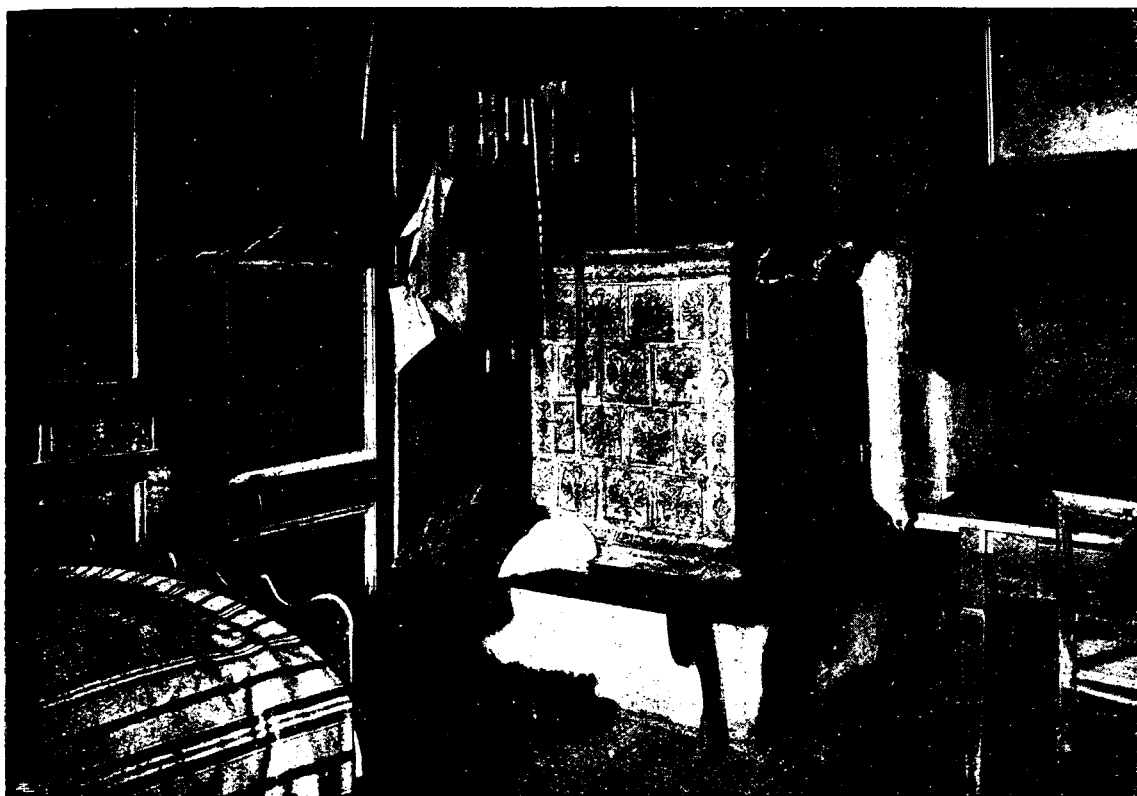
INTERNO DI STANZA. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

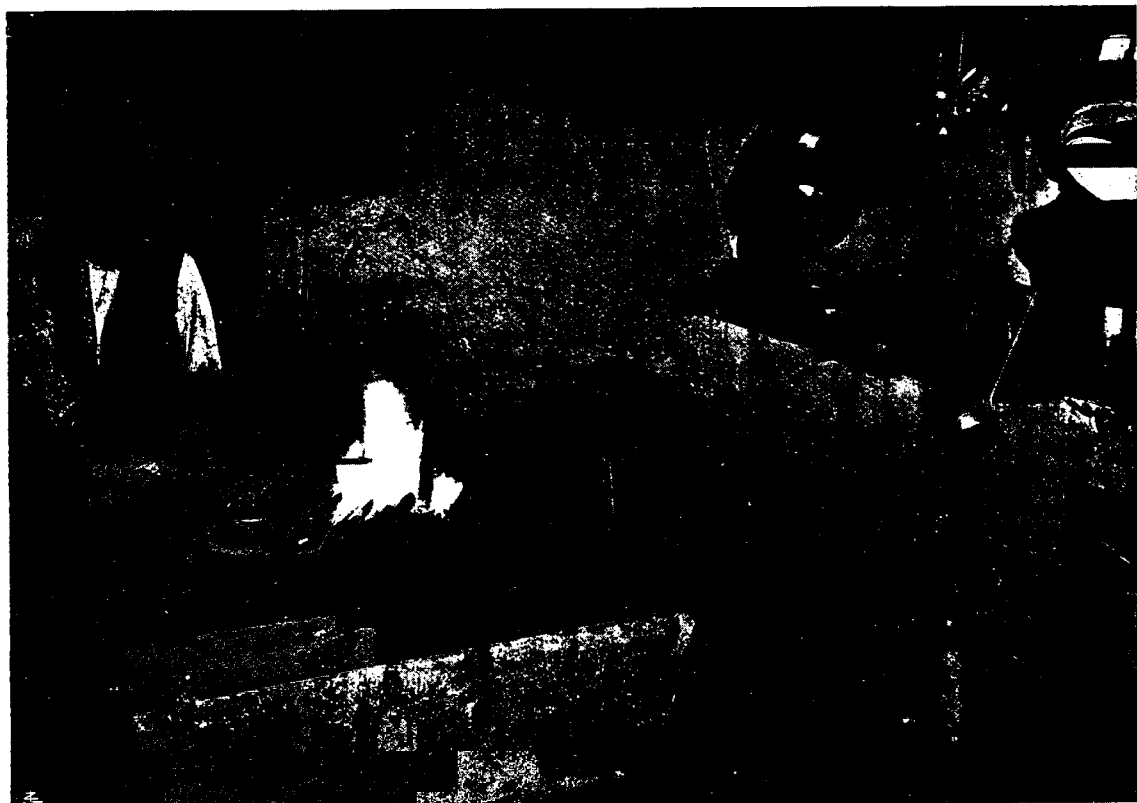
immuni da ogni contatto e da ogni contagio: non bastarono a mutarne le caratteristiche essenziali l'accrescimento della popolazione, le nuove condizioni politiche, le coscrizioni militari, gli ordinamenti amministrativi ed ecclesiastici che, sulla carta, tracciavano settori e confini; non bastò — più tardi — neppure la scuola; nulla mutarono le rade visite di scienziati e di turisti, nè quelle dei venditori ambulanti, che portavano per le mulattiere faticose il loro carico di meraviglie, destinate a rimanere tali, prive di vita e di calore com'erano, vicine all'oggetto e all'attrezzo nati lassù dal legno e dalla roccia, e che nella forma ripetevano la saggezza e l'esperienza degli avi. Così, fino a qualche decennio addietro, in quasi tutte le valli minori delle Alpi continuava la vita dei tempi lontani, povera e serena, tutta aderente — nelle sue manifestazioni più varie — ai doni e agli insegnamenti della Natura; senza nuove esigenze, che non fossero quelle dei nonni, senza altro miraggio che non fosse il perpetuarsi di quella vita nel sorriso del bimbo, nel belato dell'agnello, nel saluto del germoglio ad ogni ritorno di primavera.

Come il lavorio misterioso della Natura va selezionando e accumulando ora per ora gli elementi più disparati che formeranno domani il filone prezioso della miniera, così lì dentro — nel breve appartato bacino montano o nella più vasta conca alpestre — tutto un piccolo mondo di oggetti e di costruzioni, di tradizioni e di usi, di costumi e di forme d'arte — tramandato di padre in figlio — si era conservato pressochè intatto, grazie appunto all'isolameno naturale in cui si svolgeva quella vita primitiva, non contaminata da influssi esterni. Quel piccolo mondo chiamiamo *popolaresca, folclore,* e con nome moderno *laografia.* Esso è nato dai bisogni della vita quotidiana e dalle manifestazioni della fantasia del popolo: ai primi sono legati i varî tipi di abitazione, i fienili, le stalle, le opere di difesa contro le forze naturali, le strade, gli attrezzi per il lavoro nei campi e nel bosco e per l'allevamento del bestiame, i tessuti, le armi da caccia, i mezzi di locomozione e di trasporto; alle seconde, il mobilio, le decorazioni, le acconciature, gli istrumenti musicali, le diverse manifestazioni artistiche — anche di poesia, di musica, di danza — unite alle celebrazioni di matrimoni, di nascite, di feste religiose, alle cerimonie funebri e via dicendo.

In dipendenza strettissima con la conformazione, con la costituzione e con i prodotti del suolo, la laografia alpina deve risultare — come s'è accennato più sopra — straordinariamente ricca di elementi che differenziano fra loro singole valli, qualche volta perfino singoli centri abitati.

Ma quella sua varietà spiegheremo ancor meglio, quando pensiamo che — oltre ai fattori citati — hanno la massima influenza sul folclore di una regione i contatti di razze diverse, la presenza di nuclei di popolazione professanti altra religione, il perdurare di particolari antiche tradizioni di carattere economico-sociale.

Tutti questi elementi antropogeografici vanno considerati appunto nello studio folcloristico delle Alpi Italiane, per cui il suo campo ci si presenta particolarmente vasto. E impresa davvero impressionante appare quella della raccolta e della conservazione di tutti i documenti e i monumenti della vita dell'alpigiano, com'era prima che il soffio del progresso giungesse alle dimore solitarie delle nostre montagne. Eppure, studio profondo e raccolta sistematica bisogna iniziare senza troppi indugi, senza soverchie preoccupazioni per la mole del lavoro. Se non vogliamo che scompaia — con l'oggetto — anche il ricordo della vita semplice e rude degli antichi abitatori dell'Alpe, così piena di ingenue quanto delicate e suggestive manifestazioni d'arte, e così ricca di ammaestramenti anche per noi, che respiriamo la raffinata affannosa civiltà moderna. Forse, per qualche regione siamo già in ritardo; per molte altre dobbiamo far presto: ogni chilometro di nuova strada che s'addentra nella valle o s'arrampica sul monte, ogni sistemazione di vecchia carreggiabile a strada automobilistica,

INTERNO DI STANZA. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

LA CUCINA. SUL FOCOLARE LA « OLA » (LAVEGGIO) E IL « TREPIÉI » (TREPPIEDE). *(Arch. Fot. C. T. I.)*

« EX-VOTO ». (*Arch. Fot. C. T. I.*)

« EX-VOTO ». (*Arch. Fot. C. T. I.*)

ogni teoria di pali che tendono il filo ove corre la portentosa forza, ogni segno insomma di progresso che avanza, sono altrettante minacce di immancabile e vicinissima fine del patrimonio laografico di una regione. La creazione di un *Museo Folcloristico delle Alpi italiane* dovrebbe essere nel programma di attività del *Comitato Nazionale italiano per le Arti popolari*. E pensiamo ch'esso dovrebbe costituire un primo passo verso la creazione del *Museo Laografico Nazionale*, di cui quello alpino sarebbe una sezione, accanto a quello della pianura padano-veneta, a quello appenninico e insulare, e a quello delle marine italiane. Oggi l'Italia — se per varietà di condizioni geografiche, per le antichissime civiltà che vi fiorirono, per le vicende storiche che in tutti i tempi vi si svolsero, è certamente, anche dal punto di vista della « popolaresca », uno dei paesi più interessanti d'Europa e del mondo — non conta, di notevoli, che due musei di laografia locale, a Bolzano e a Forlì!

Mentre ricordiamo che quanto veniamo esponendo più avanti non ha alcuna pretesa di trattazione scientifica, ma solo di attirare l'attenzione soprattutto dei giovani su uno dei più interessanti elementi di studio regionale, vogliamo sottolineare l'importanza della serie d'illustrazioni che le nostre parole incorniciano. Serie in vero minuscola, con lacune per intere branche dello studio laografico d'un paese, quasi neppure semplice accenno a quella che dovrebbe essere una illustrazione fotografica alquanto esauriente di « popolaresca ». Tuttavia importante, perchè serve almeno a dimostrare che tutti possono portare il loro contributo prezioso allo studio laografico di una regione.

Lo scienziato che attende alla fatica di preparare le basi a quello che domani sarà il Museo di « popolaresca » — mentre sente che mancandogli la collaborazione del pubblico l'opera sua sarebbe irta di difficoltà grandissime — al pubblico domanda poco: segnalare e possibilmente fotografare gli elementi folcloristici che rivestono particolare interesse. Poi verrà il lavoro di selezione, l'acquisto di oggetti, l'eventuale opera di ricostruzione di attrezzi, di elementi architettonici, di « interni » e via dicendo. Ogni persona cólta che vuol bene alla propria terra dovrebbe dunque accogliere l'invito dello studioso competente; primi fra tutti, i maestri, i sacerdoti, i medici delle nostre vallate; e le falangi di turisti e di alpinisti che percorrono le regioni montane, spesso con la macchina fotografica al fianco.

Tanto meglio se fotografie e segnalazioni saranno corredate da informazioni e da note che

« SIEVE » (STECCONATA) E « BAON » PER IL PASSAGGIO. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

« SIEVE » E « MUROGNA » (MURICCIOLO DI SASSI NON CEMENTATI).

(Arch. Fot. C. T. I.)

I « MATI » PER IL SOLLEVAMENTO DEI CARRI.

(Arch. Fot. C. T. I.)

LA « BANCA » PER FAR « MESTURA » (TRINCIAFORAGGI).

IL « FIEL » (CORREGGIATO) PER BATTERE IL GRANO.

servano a rendere più interessante il documento di « popolaresca », nel quadro completo della ricostruita vita del nostro montanaro d'altri tempi o di quella primitiva che ancora oggi si svolge nei paesi alpini.

Ed ora, quattro passi per Varena, in Val di Fiemme, nel Trentino. Poiché non abbiamo molto spazio a disposizione, sarà un giretto frettoloso, fermandoci appena qua e là a osservare, a notare le cose più caratteristiche e qualche momento della vita del villaggio, spingendoci un po' anche fra i campi, dove sì vivo è il riflesso della giornata operosa del contadino.

Ecco la casa. Non c'è bisogno di guardare alle pendici selvose dei monti per sentire — nella profusione di legname usato a costruire la sede umana — l'abbondanza delle belle conifere; specialmente i vecchi *tabià* (fienili) mai staccati dall'abitazione, sono quasi sempre costruiti di robuste travi e di assi di larice. Così le ampie balconate, così le scale i cui gradini hanno spesso grosse coperture di legno anche quando sono in muratura, così — negli interni — i bei rivestimenti (quasi sempre di cembro) e i diversi elementi ornamentali delle abitazioni. La natura del suolo poi — anzi, proprio la sua costituzione geologica — si rivela dal colore rossastro delle pareti non intonacate e, d'altra parte, dalle belle facciate candide che allietano di una nota gioiosa il paesaggio alpestre: montagna porfirica, (scavate in blocchi di porfido sono anche le belle fontane), con la presenza di importanti nuclei di calcare.

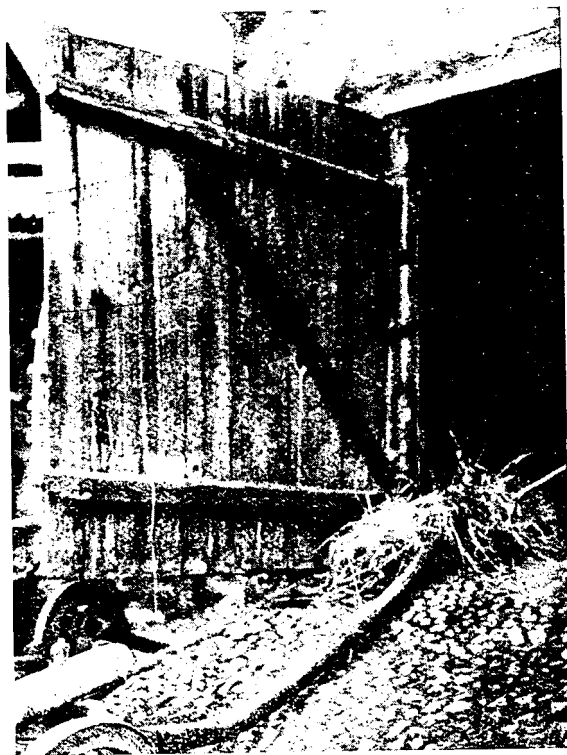
Qualche particolare: la rampata che conduce al *tabià*, comunissima nelle case di Varena e che i paesani chiamano *pònte*; è l'ultima fatica delle vacche aggiogate che portano il carico prezioso dai campi e dai prati: il puntare delle unghie ferrate accompagnato dagli incitamenti dell'uomo, il rimbombo del pavimento, il preoccupato battere della bacchetta sui poveri musi per fermare l'impeto delle bestie, poi la profonda sbuffata finale che dice: « ora sì che basta!... ».

Poi, l'altra figura: un « pezzo » che si va facendo sempre più raro: il forno per il pane. Tanto raro, ormai, che non possiamo mostrare quello più tipico di Varena, quello che sporgeva cioè, a mo' di cupola anch'esso, dalla parete della casa, di solito al primo piano. Ora, i pochi rimasti servono da ripostiglio, anzi da dispensa: è un angoluccio fresco, dicono le nonne; proprio le nonne, che ne ricordano le pareti infocate e le ondate calde di buon odore che un tempo si spandevano per la casa a far lieto ogni cuore.

Tesori di poesia, di praticità, di ingenua ma-

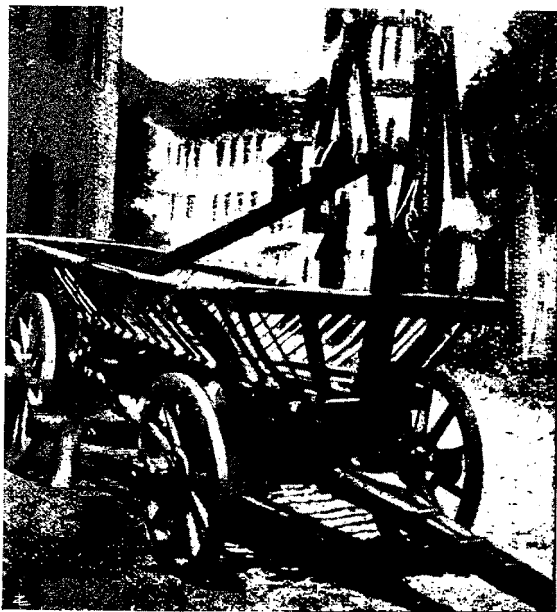
LA BATTITURA DEL GRANO. (*Arch. Fot. C. T. I.*)

nifestazione d'arte popolare, qui, nei tre interni dell'antica casa varenese. Sono, si può dire, ancora intatti; come li compose l'uomo che non doveva seguire altri dettami e suggerimenti che non fossero quelli della Natura e della fantasia: inverni crudi, ricchezza di legname, amore della linea un po' mossa che fa meno rigido il mobile massiccio, e amore dei colori vivaci delle corolle e dei cieli dell'Alpe. Di tutto ciò si ha qui dentro il riflesso vivissimo: dai locali molto bassi ai rivestimenti in legno, dall'ampio focolare alle piccole finestre, dalla stufa ai mobili lavorati e ai fiorami che ornano usci, stipiti e portelle d'armadi. Ma ormai anche questi ambienti rustici si fanno rarissimi. Adesso — brontola rassegnato il bel vecchio che vive solo nella casa antica — adesso i *macèati* (i ragazzi) non sanno neppure come chiamarla 'sta roba: e tocca con gesto quasi sconsolato la *segósta,* la *óla* e il *trepiéi,* i cari oggetti neri di fumo, ancora caldi di fuoco e di vita solo perché la casa silenziosa non ha il canto divino della giovinezza...

Riusciamo all'aperto. Dove, ormai, gli elementi folcloristici s'accoppiano con quelli portati dalla vita cittadina che è salita fin quassù, e quassù — ricercato centro di villeggiatura — più che altrove. Ma, per il contrasto, ogni segno, ogni oggetto, ogni abitudine che siano manifestazione di

IL « PONTE » DEL « TABIÀ ». (*Arch. Fot. C. T. I.*)

« popolaresca » locale risaltano meglio e destano particolare interesse in chi ricerca o semplicemente osserva; come facciamo noi nel nostro rapido giro pel villaggio. Ecco la vecchia nel costume semplice, poco appariscente, con la sola nota vivace nel bianco delle maniche della camicia; comunissimo fino a un paio di decenni or sono, oggi portato solo dalle donne più anziane. E' vicina alla *assa* della legna: piccolo tesoro profumato di resina, con dentro il ricordo di giorni faticati nel lavoro dei boschi e la promessa di dolci tepori, quando l'inverno dell'Alpe avrà calato il suo gran manto di candore e di silenzio. Intanto da ogni *tabià* dove si batte il grano si diffonde per le stradette pittoresche il saluto sonoro e gioioso del contadino alla buona Madre che dona il pane. Il colore caldo delle messi mature è perfino negli attrezzi — il *fièl* (flagello?) e la forca per issare le *còve* (i covoni) — che delle messi hanno, mi sembra, anche i lucidi riflessi dorati. Ancora leggere folate di profumi acri, aspirate con voluttà dalla mucca che aspetta nella penombra della stalla, dal *tabià* dove il contadino *fa mestura,* tagliando fieno e *zot* (paglia) dalla *banca,* che fin da piccino ho sempre guardato con un piccolo brivido nel cuore, per quella lunga lama fredda, da ghigliottina....

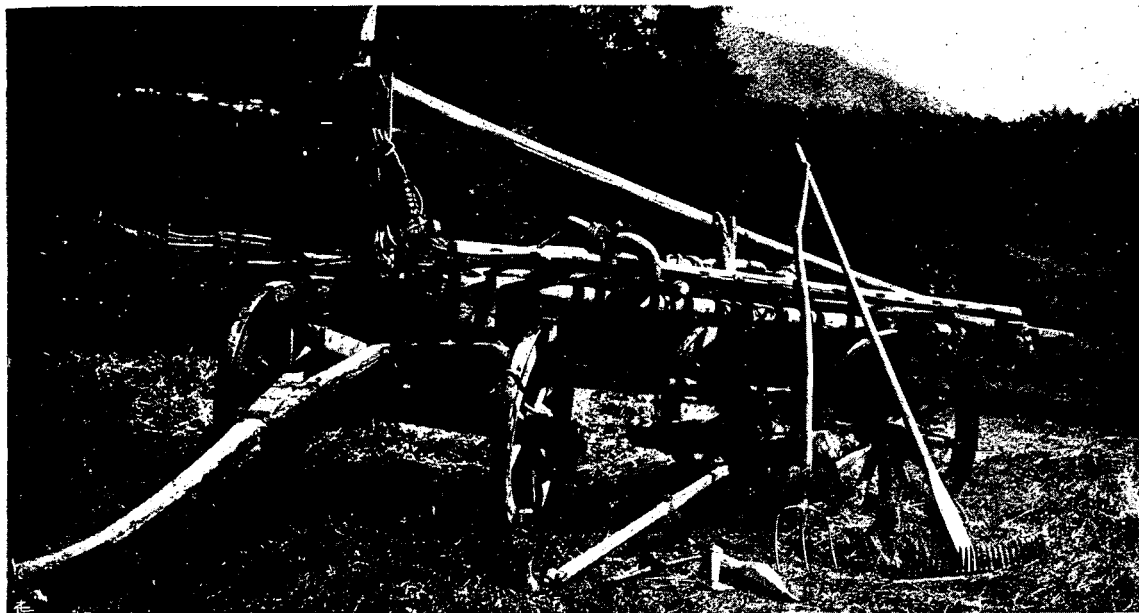
Qui, davanti ai carri, non ci fermiamo che per guardarne di sfuggita le forme caratteristiche in tutta la *val di Fiemme* e per notare qualcuno de-

VECCHIA IN COSTUME VARENESE E « ASSA » DI LEGNA.

« CARETA » CON « PRESSION » E « SCAMRA ». *(Arch. C. T. I.)*

gli attrezzi della fienagione, che ritroveremo forse nelle vetrine del futuro museo...

Il palo che, facendo leva su una delle traverse di quella sorta di scaletta — la *scarubia* — preme fieno o covoni, si chiama appunto *pressón*; e nomenclatura speciale hanno le varie parti della *caréta* e del carro: i *palanzi,* la *viòla,* le *verne* ecc. Per terra, la *falze,* il *martèl* e la *piantèla,* e il *gozzàe:* qui, sulla figura, la *piantèla* — piccola incudine su cui si batte la falce — appare forse senza vita, ma ad essa si deve il dolcissimo suggestivo concerto che si spande per tutto il villaggio, nelle sere di luglio e di settembre, quando — riposando — il contadino prepara la lama per il lavoro dell'alba. Il *gozzàe* — guaina, custodia per la cote, che si tiene dietro, sospesa alla cintola dei calzoni — è uno dei tipici elementi laografici, perchè la fantasia popolare gli dà spesso sagome varie e lo adorna di colori, figure e incisioni di notevole interesse.

Nelle ultime illustrazioni, ancora dipendenza stretta fra « popolaresca » e natura e prodotti del suolo, ancora ingenue manifestazioni artistiche e modestissime documentazioni di costumi e di elementi dialettali, e — di veramente originale — l'esempio di quello che il senso di praticità dell'alpigiano può suggerire.

Ecco, infatti, i *mati:* due grossi pali inclinati, infissi ai lati della strada, e un'altra trave, ben tonda e mobile. Li trovi dove la stradaccia ripida della montagna muore in quella carreggiabile. Dalla prima scende col suo pesante carico di legna e di fieno il *bróz* (biroccio), anzi il *bróz davante,* cioè le ruote anteriori con due pali a strascico. Giunto al piano, si tratta di applicargli an-

CARRO CON ATTREZZI PER LA FIENAGIONE. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

che le ruote posteriori: il *broz* passa fra i *mati*, ma sotto i suoi pali vien messa la trave-rullo che, col procedere del carro, sale su quella specie di piano inclinato e alza con facilità il carico, permettendo così di fissare al biroccio anche le ruote posteriori.

Le *siéve* (siepe, stecconata) e la *murògna* sono due tipi assai comuni di « limite » nelle campagne e nei prati di Varena. Ricchezza di legname (e ingegnoso sistema di cancello — il *baòn* — a *brēghe* — assi — mobili, scorrenti dentro i pali laterali) e abbondanza di grandi ciottoloni porfirici nella zona, che ha tutta una spessissima coltre di materiale fluvio-glaciale.

Infine, i due *ex voto*. Fanno sorridere per quella loro ingenua semplicità di concezione, di linee, di colori. E se sappiamo di arte novecentista, appena viste le due date fanno anche pensare ai precursori... Per chi è sulla strada della ricerca laografica — a parte l'elemento artistico di folclore — sono due fonti di notevole importanza per quanto riguarda il costume e la parlata della valle, chè le parole di fede velano appena elementi dialettali e voci pure di toponomastica alpina.

La breve passeggiata laografica è finita. E qualche cosa — sia pure con tutte le sue lacune, con tutte le manchevolezze, con la sparuta raccolta di nomi, di dati, di osservazioni — ha certamente fruttato. Ma poichè crediamo di vedere in simili ricerche di « popolaresca » una delle molte vie per giungere vicino all'anima dell'Alpe, che — anche attraverso le manifestazioni di vita dei suoi figli — sentiamo grande maestra e fonte eternamente fresca cui s'abbevera lo spirito stanco, vorremmo che tu, giovane studioso, t'accingessi al lavoro paziente, non solo animato dallo zelo del ricercatore, ma ansioso e convinto di udire quell'ammaestramento e di godere il ristoro di quella sorgiva.

Prima della segnalazione e della raccolta, che lo scienziato ti domanda, cerca di sentire la verità e la poesia dell'oggetto e dell'attrezzo, cerca di vivere la durezza dell'opera e la semplicità della canzone: nella cucina dove ti accoglie il nonno finchè cessi la pioggia; vicino alle vacche aggiogate all'aratro che sa di sole e di terra; nel fienile, quando il freddo dell'alba non ti lascia dormire e sul chiarore del cielo s'intaglia il gioco sapiente delle travi incastrate; davanti alla baita, che quasi ti riscalda per quel suo riflesso rosso di larice, mentre le ombre viola degli sci piantati lì presso s'allungano sul pendio nevoso; dietro la siepe che ti nasconde dal gruppo di giovani intenti alla raccolta del fieno, e la canzone vola sulle folate di profumo nel gran meriggio dell'Alpe.

EZIO MOSNA

ERRATA CORRIGE al numero di Ottobre 1937-XV. Nell'articolo *La Mostra del Barocco Piemontese nel Palazzo Carignano di Torino*, a pag. 680, nella didascalia posta sotto al quadro di V. A. Cignaroli: *L'Abbeverata* leggasi: « Esposto dal T. C. Conte *Eman. Balbo Bertone* March. di *Breme* ».

ASPETTO DI « VIA DELLA CONCILIAZIONE » DOPO LA COMPLETA DEMOLIZIONE DELLA « SPINA ». *(Fot. Sciamanna)*

LA SISTEMAZIONE DEI "BORGHI„ DI ROMA

LA CREAZIONE DI VIA DELLA CONCILIAZIONE

Piazza San Pietro si trasforma e si rinnova. L'ultima costruzione di quella che fu Piazza Scopacavalli, il palazzo dei Convertendi, è caduto sotto il piccone demolitore e uno scenario nuovo, imprevisto ed incomparabile, quello della Basilica di San Pietro, è apparso a chi guardi da Castel Sant'Angelo (1).

Appena un anno fa, la Spina dei Borghi esisteva ancora e faceva da anticamera, con la miseria delle sue case dalle mura scrostate dalla lebbra del tempo, con le umili botteghe dove si lavorava, si mangiava e si dormiva, alla più bella ed augusta piazza del mondo, a cui da secoli traggono in pellegrinaggio, reverenti e commossi, gli uomini di ogni lingua e di ogni razza, per venerare la tomba del Principe degli Apostoli, eletto da Gesù Cristo a edificare la sua chiesa e a custodire le chiavi del regno dei Cieli, perchè le forze dell'inferno non prevalessero. Oltre ai richiami della fede e della devozione, un'intensa ammirazione s'impadroniva dei visitatori, italiani o stranieri che fossero, davanti al prodigio della piazza che li accoglieva col duplice abbraccio del colonnato Berniniano, mentre si avviavano con l'animo sospeso a contemplare la cupola di Michelangelo. Ma l'impressione, ogni volta, era diminuita dalla traversata dei Borghi, dominati da quel detestabile colore locale a cui l'Italia di Mussolini ha dichiarato guerra senza quartiere e di cui, a Roma e altrove, fra pochi anni non resterà neppure il ricordo. Per di più, solo dall'interno della Basilica (e anche da qualche punto alto di Roma) la cupola si poteva vedere intera, nella sua trionfale ascensione verso il cielo: più ci si avvicinava ad essa e meno risultava lo slancio armonioso delle sue linee. Ora, scomparsa la Spina, scomparso il palazzo dei Convertendi — che, avendo speciali pregi architettonici, fra cui la loggia attribuita al Peruzzi, sarà con molta probabilità ricostruito sul lato del Borgo Nuovo, in continuazione del palazzo Torlonia — scomparsa infine ogni costruzione inutile o ingombrante, la cupola emerge intatta, si rivela per la prima volta nella sua totale bellezza ai pellegrini in cammino verso il massimo tempio della Cristianità.

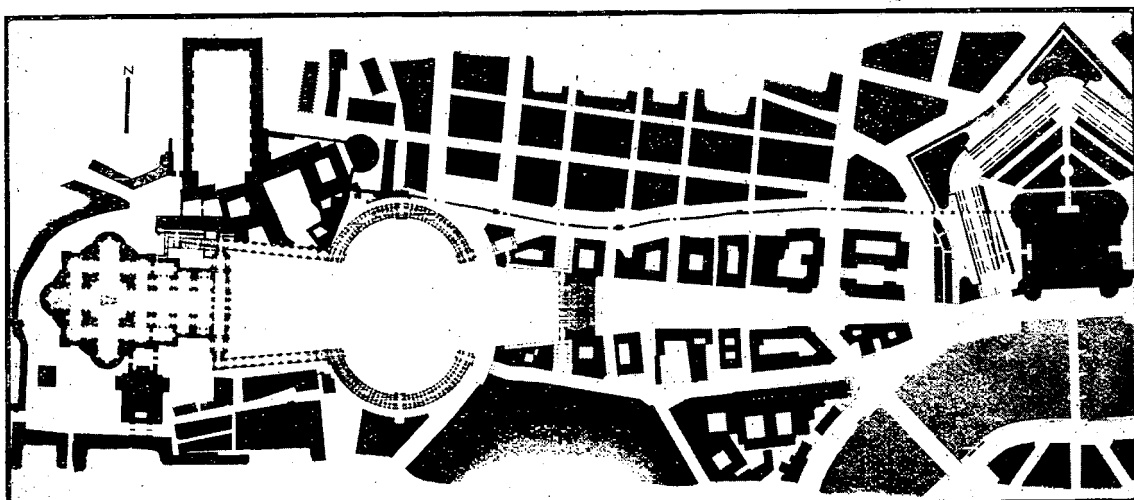
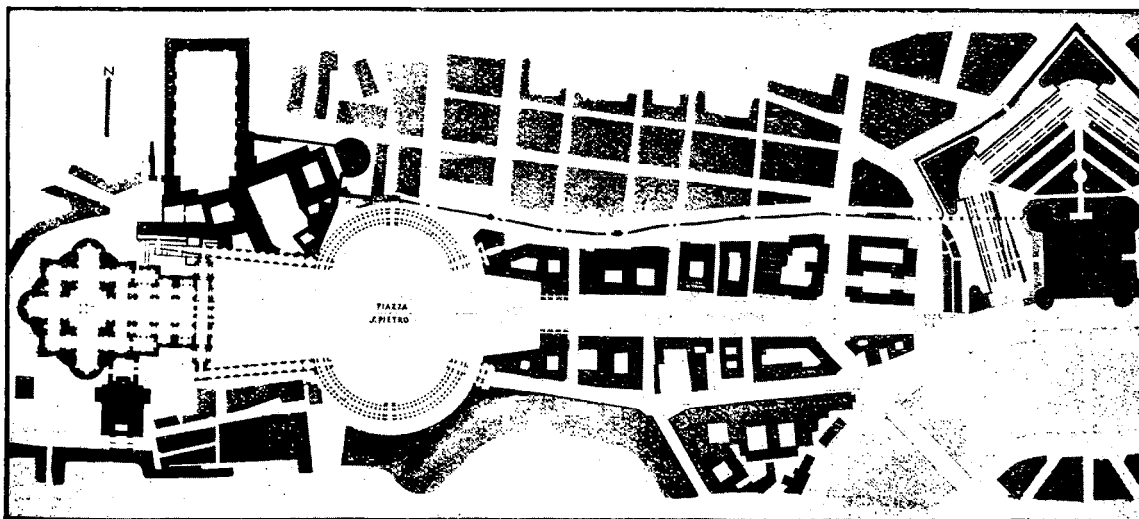
Una meraviglia. Moltissima gente ogni giorno va a vederla, fermandosi lungo la via della Conciliazione, come è stata battezzata l'ampia arteria risultante dalle demolizioni della Spina e dalle due vecchie vie di Borgo Nuovo e di Borgo Vecchio. Un miracolo che basta da solo a far tacere tutti i rimpianti e tutte le nostalgie.

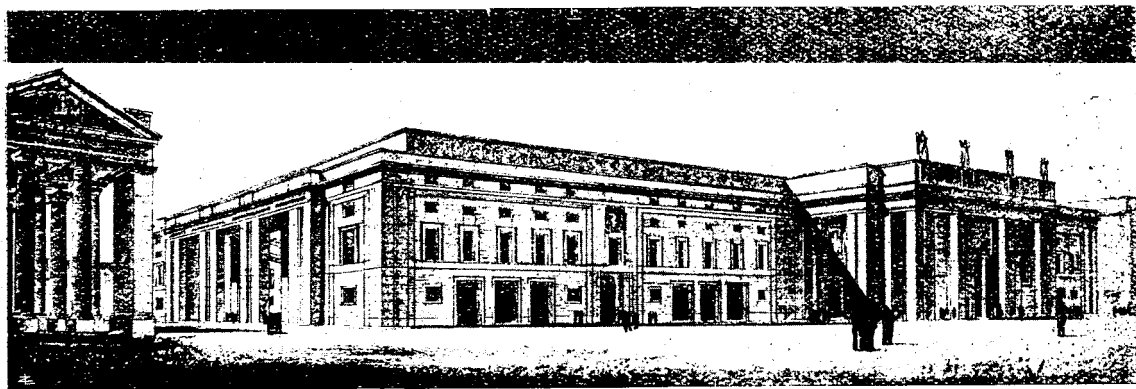
E' questa la seconda sistemazione di Piazza San Pietro. La prima fu compiuta da Alessandro VII, il continuatore della tradizione dei grandi pontefici costruttori, iniziatasi con Sisto IV e con Niccolò V, continuata da Giulio II, da Si-

(1) Cfr. G. Martini - *La sistemazione dei « Borghi » di Roma*, nel nostro fascicolo del settembre 1936-XIV.

sto V, da Urbano VIII. A ragione uno studioso moderno celebra la sistemazione di San Pietro come un inestinguibile titolo di gloria di Alessandro VII. La Basilica, prima nascosta e ristretta, ebbe lo spazio che le competeva per apparire non soltanto agli occhi degli amici dell'arte, ma anche a quelli dei pellegrini come il santuario principale del mondo cattolico. « L'atrio del Bernini, capolavoro dell'architettura nella più alta solennità di una gigantesca semplicità, si può misurare con le più grandi opere dell'antichità, come quelle di Palmira. Qui si dimostra il trionfo dello spirito sulla materia, nel suo genere altrettanto stupendo come la cupola di Michelangelo. Ambedue non hanno sulla terra le uguali: esse rispecchiano l'essenza della Chiesa universale, la sua unica grandezza, la sua alma bellezza, la sua meravigliosa armonia, la sua unità ».

Ora l'opera di Alessandro VII e del Bernini, interrotta tre secoli or sono, è ripresa per volontà di Mussolini, il quale, come ha saputo restituire all'antica dignità tanta parte della Roma imperiale, saprà pure legare il suo nome alla sistemazione dei Borghi. Il progetto, lungamente studiato ed elaborato dai due architetti ideatori Piacentini e Spaccarelli, ha raggiunto, dopo un nuovo anno di studio, il suo aspetto definitivo.

Da un primo progetto di grande massima, approvato nel giugno 1936 dal Capo del Governo, e poco dopo anche dal Santo Padre, in cui veniva esaminata la possibilità di conservare i due attuali allineamenti divergenti del Borgo Novo e del Borgo Vecchio, si è ora tornati, e definitivamente, a quella che era stata una delle prime concezioni dei due progettisti, cioè a dire la grande arteria di accesso a lati paralleli fra loro e all'asse della Basilica.

PLANIMETRIA DEL PROGETTO APPROVATO IL 20 GIUGNO 1936: ALLINEAMENTO DIVERGENTE. *(Fot. Vasari)*

SOLUZIONE DELLA VIA APERTA COI PROPILEI AI TERMINI DELLA STRADA: ALLINEAMENTO PARALLELO. *(Fot. Vasari)*

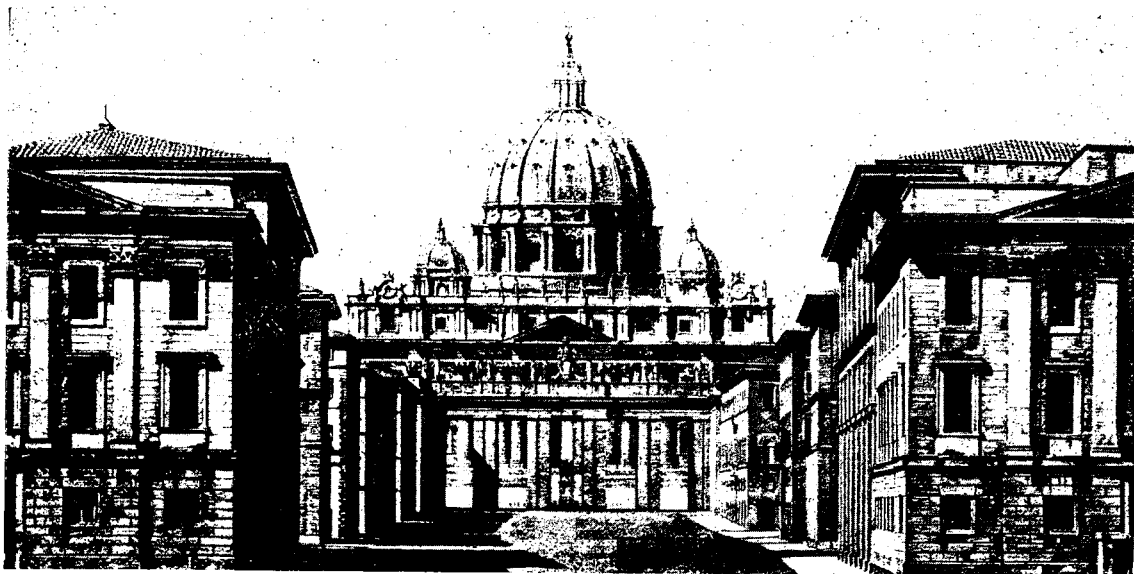
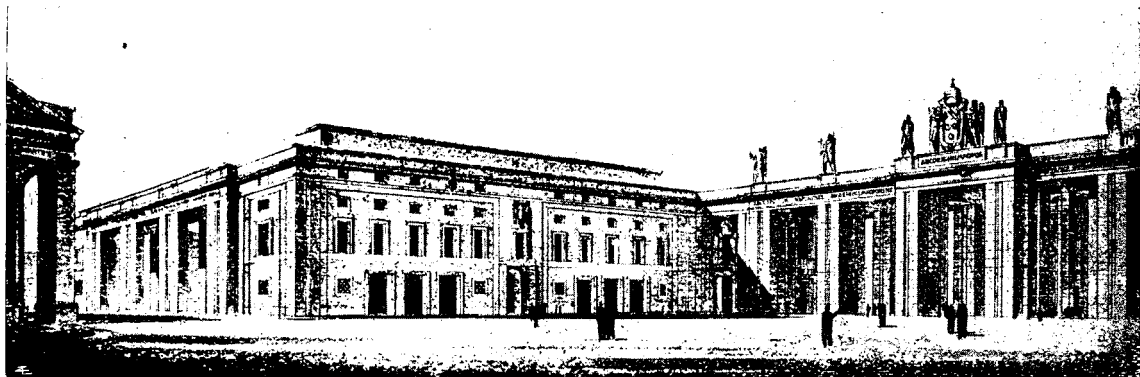
PROGETTATA SOLUZIONE DELLA VIA APERTA, VEDUTA DA PIAZZA PIA. *(Fot. Vasari)*

COME APPARIRA' PIAZZA RUSTICUCCI COI SOLI PROPILEI: INTERROMPIMENTO VERTICALE. *(Fot. Vasari)*

Questo parallelismo è stato ottenuto avanzando tutto l'allineamento del Borgo Nuovo (a destra di chi guarda S. Pietro) fino a portarlo parallelo all'asse della Basilica e lasciando immutato l'allineamento del Borgo Vecchio già parallelo all'asse stesso.

Con queste varianti, e con la creazione di due costruzioni sporgenti, due propilei di fattura monumentale perfettamente intonati all' ambiente, gli architetti si sono promessi di raggiungere, e per la verità hanno raggiunto pienamente, il fine di inquadrare la facciata del Tempio in modo da armonizzarla e proporzionarla con la stupenda cupola di Michelangelo.

Con questi due propilei, sporgenti dai due allineamenti, gli architetti infatti sono riusciti a creare un « interrompimento verticale » tale che, delimitando nella visuale di chi si avvia alla Basilica da Piazza Pia gli estremi della facciata (molto più lunga e più avanzata di quello che doveva essere secondo la concezione Michelangiolesca), eliminasse quel senso di disarmonia tra cupola e parte sottostante, che inevitabilmente sarebbe balzato all'occhio dell'osservatore, al quale la Basilica si sarebbe presentata nella sua totalità dal fondo di un'ampia arteria.

Ma il progetto degli Architetti non si è esaurito qui. Essi considerano anche la possibilità che una prova al vero possa suggerire la necessità di un « interrompimento orizzontale ». Un interrompimento cioè più marcato, che, unendo i due propilei su ricordati, creasse un corpo unico costituito da maestose colonne di stile Berniniano, che, pur senza determinare una parete chiusa di sfondo alla via, occultasse la facciata sottostante, mettendo in grande risalto, unica e sola, la gigantesca e meravigliosa cupola.

Si sarebbe così raggiunto anche lo scopo, nell'idea degli architetti, di fare della Piazza San Pietro un elemento stesso della Basilica, un sa-

LA FACCIATA DI S. PIETRO COME SI VEDRA' CON L'INTERROMPIMENTO ORIZZONTALE. *(Fot. Vasari)*

COME APPARIRA' PIAZZA RUSTICUCCI CON L'INTERROMPIMENTO ORIZZONTALE. *(Fot. Vasari)*

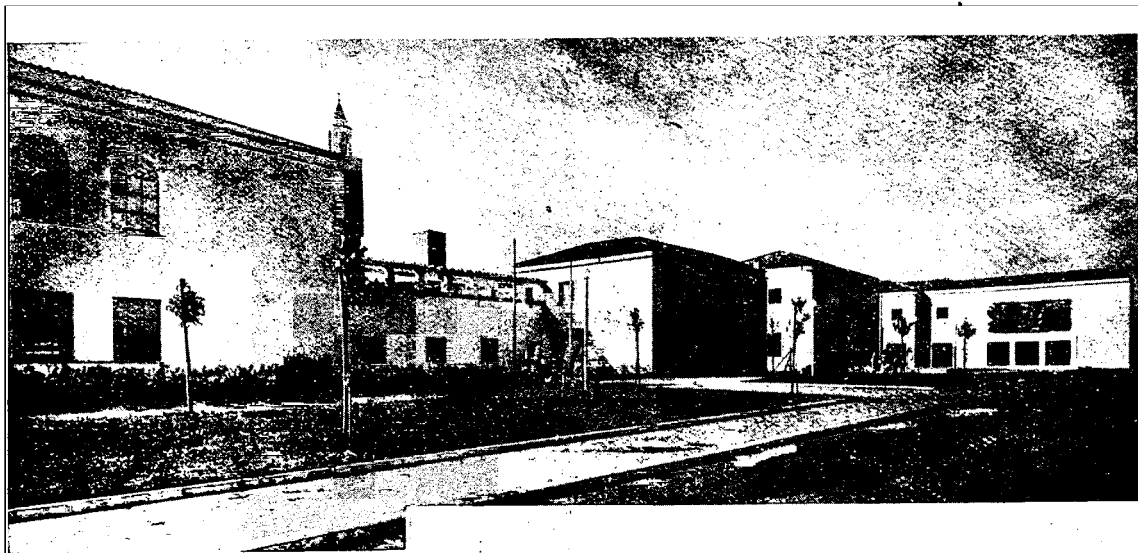
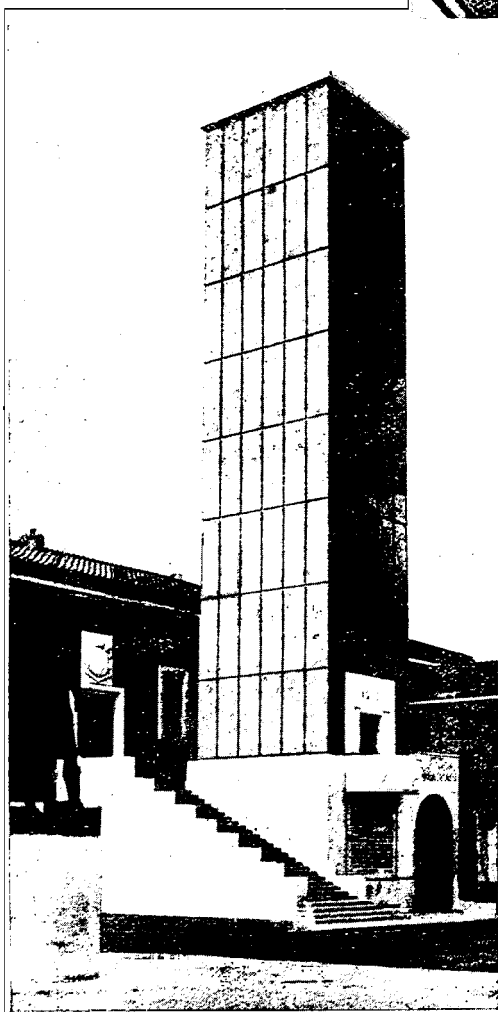
crato raccolto e solenne, degno veramente del Tempio Massimo della Cristianità.

Ho parlato di una prova al vero.

I due architetti infatti, con profondo senso di responsabilità, hanno chiesto al Duce, che ha subito compreso l'importanza della cosa e la ha approvata, la facoltà di creare un modello in gesso di grandezza naturale, riproducente in tutto e per tutto il poderoso porticato da loro concepito. Questo modello, retto da una gabbia gigantesca, ha la possibilità di scorrere agevolmente su enormi rulli in modo da potere, in tempo relativamente breve, determinare l'interrompimento o meno della grande arteria.

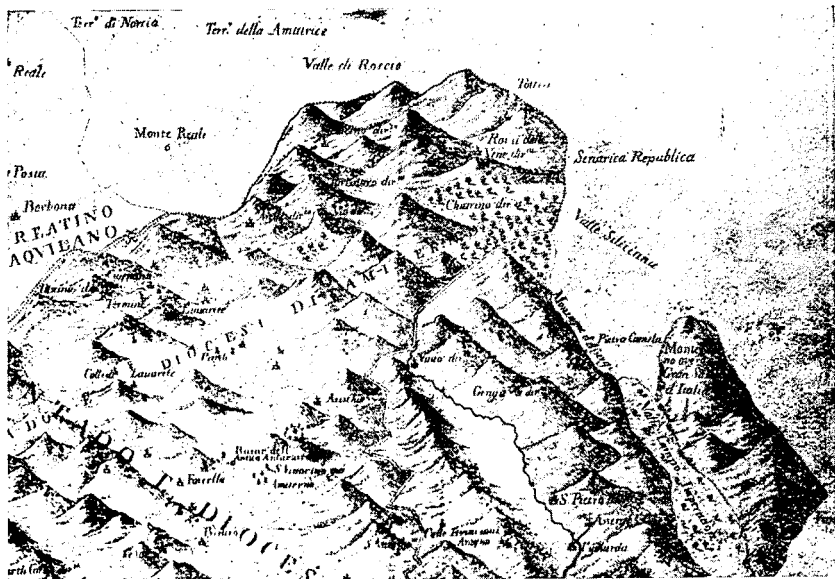
I due architetti hanno voluto, anche in questo, seguire l'esempio del loro grande predecessore Bernini, il quale, prima d'iniziare la monumentale opera del porticato che recinge la Piazza, volle provare e riprovare vari modelli al vero. E così, dopo anni di studio continuo (la prima relazione al Duce sulla sistemazione dei Borghi, del prof. Spaccarelli, risale al 1934), sono giunti così alla determinazione di un progetto completo e perfetto in tutti i dettagli, e anche in tutti i dettagli deciso; questa prova al vero dell'interrompimento orizzontale ha l'unico scopo di mostrare « de visu » se l'aggiunta di questo nuovo elemento architettonico possa costituire, o meno, un perfezionamento dell'inquadramento generale del Tempio.

Al Duce che, infaticabile e appassionato artefice della Nuova Roma, ha sempre attentamente seguito passo passo questa gigantesca opera, recandosi più volte nel vasto cantiere dei Borghi per rendersi conto personalmente di tutti i vari problemi e del modo brillante con cui erano stati superati, toccherà indicare la via ai due architetti, e, come sempre, indicherà quella giusta.

GIORGIO MARTINI

ALCUNE VEDUTE DI APRILIA.
SOPRA, LE SCUOLE;
A LATO, LA PIAZZA PRINCIPALE;
SOTTO LA TORRE LITTORIA.
(Fot. Vitullo)

A P R I L I A

Quarta tappa della rinascita pontina, è sorta Aprilia dal solco fecondo tracciato dal Duce « *nel tempo vittorioso della impresa africana* », il 160º giorno delle sanzioni. La potenza creatrice di Roma si è nuovamente affermata con la fondazione di questa città rurale dal bel nome di augurio e di gentilezza, la prima nata sotto il fausto segno dell'Impero. L'inaugurazione della nuova città dell'Agro redento è puntualmente avvenuta il 29 ottobre dell'anno XVI, dimostrando al mondo che, « *la nostra volontà è metodica, tenace, indomabile* ». La Nazione italiana sa, infatti, mantenere i suoi propositi e operare al ritmo celere segnato dal Capo. Littoria, Sabaudia, Pontinia, Aprilia, e domani Pomezia. La fertile ascesa delle terre pontine bonificate, cioè di una delle più suggestive zone non molto distanti da Roma, ma da secoli lasciate nel più squallido abbandono, è una realtà davvero stupenda, nella sua essenza e nelle sue proporzioni, atto di fede e ad un tempo logica e ideale premessa alla espansione imperiale dell'Italia risorta.

LA PIÙ PICCOLA REPUBBLICA DEL MONDO

LA REPUBBLICA DI SENARICA

FRAMMENTO DI UN'ANTICA « CARTA TOPOGRAFICA DEL CONTADO E DELLA DIOCESI DELL'AQUILA ».

C'era una volta, tra le montagne del Gran Sasso, la più piccola repubblica del mondo.

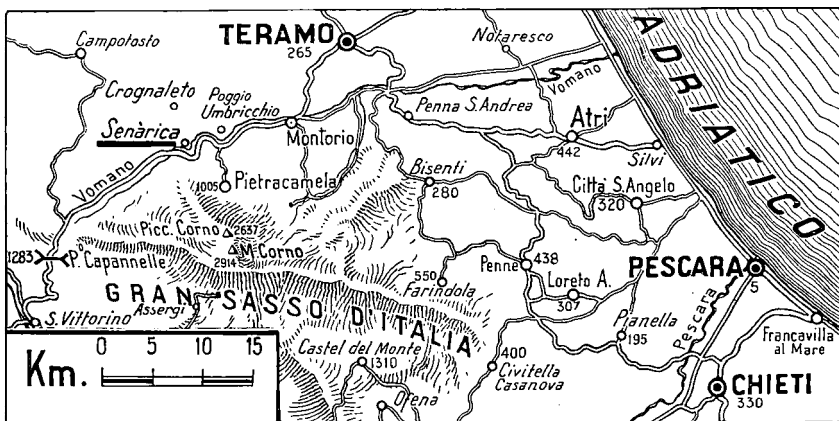
Non è una favola. E' una storia che non ha annali, non ha cronache, non ha monumenti. Ma la repubblica minuscola esistette ed ebbe la sua epopea.

Senàrica è una frazione del comune di Crognaleto, nell'Abruzzo teramano. Un aereo villaggio ammucchiato sulla vetta di un colle roccioso che strapiomba in una stretta gola del Vomano. Vista di fronte, questa roccia di grossi blocchi rettangolari, emergente a sperone dalle acque rapide e spumose del fiume, sembra la prua di una vecchia nave. In cima al più alto sasso, la scura chiesetta dei santi Proto e Giacinto pare stia per spiccare il volo. Al fondo della valle si snoda una strada di gran turismo che dall'Adriatico, costeggiando il Gran Sasso, conduce a Roma. Ma all'antica e gloriosa Repubblica si può arrivare soltanto per una scoscesa mulattiera.

Col bel nome latino, Senàrica conserva ancora la sua inaccessibilità e, come intatto, il fascino dell'antica beatitudine. Piccole modeste dimore serrate sulle viuzze a gradini in cui mai risuonò frastuono di veicoli, animali domestici in piena libertà, drappeggi di bucato. E strilli di bimbi, canti che accompagnano la cadenza dell'umile telaio, fumaioli che esalano odore di polenta. Nessun segno di vita moderna. Niente luce elettrica, niente giornali; neppure un ufficio postale o una rivendita di privative. Manca pure una « locanda con stallazzo ». Ogni tanto il procaccia porta una lettera e il messo esattoriale una ingiunzione di pagamento.

Unica autorità sovrana, il parroco.

In questa felice quiete patriarcale, in questo limpido fluire del tempo, vivono in pace circa trecento contadini e boscaioli rudi semplici bruciati dal sole e dal vento. Nei secoli passati Senàrica ebbe una popolazione anche minore. Ma l'isolamento perfetto e la fierezza degli abitanti, di puro ceppo montanaro, crearono la potenza e la celebrità di questo borgo caro a Giovanna I d'Angiò.

Senàrica per circa quattro secoli si resse a repubblica.

SENÀRICA COM'E' OGGI. *(Fot. Lagalla)*

Le cose andarono così. Nel 1343 sul trono di Napoli salì Giovanna I d'Angiò. La bella e giovane regina come sopportò virilmente le quattro vedovanze, riuscì pure a salvare il regno da invasioni e congiure di baroni. Quando Ambrogio Visconti con diecimila cavalieri penetrò nel reame a traverso il confine abruzzese ed ivi prese ad occupar terre e a braveggiare, le genti di Senàrica e del limitrofo villaggio di Poggio Umbricchio, respinta ogni offerta dell'invasore, opposero nell'asprezza dei luoghi tale animosa resistenza da « persuadere i venturieri come mal si opprime una terra libera ». La Regina restò molto commossa dall'eroismo e dalla fedeltà di quelle popolazioni. E come esse le fecero conoscere che amavano conservare anche in pace quella loro unione e governarsi con proprie leggi, la generosa sovrana accordò alle due borgate tale privilegio in perpetuo. Così fu che Senàrica e Poggio Umbricchio si proclamarono « Repubblica di Senàrica ».

La giovanissima Repubblica fu subito abbagliata dallo splendore di Venezia. Anch'essa volle per capo un Doge e per emblema un leone. Certo, il leone di Senàrica è un po' agreste: senz'ali, rampante, con le zampe anteriori invece del Vangelo stringe una serpe. Pure con la corona sulla testa, come è affrescato nella cattedrale, non molla la preda boschereccia. Però egualmente fu simbolo di potenza, di gloria; impresso nel sigillo e sul gonfalone, stette a significare il dominio e la legge del piccolo Stato. E' anche vero che il Doge apponeva una croce a fianco del suo nome vergato dal Cancelliere con la dichiarazione « non sa scrivere perchè galantuomo », ma egli sapeva impugnare gli ordigni di guerra con eguale abilità con cui maneggiava gli arnesi di lavoro. Del resto, vigilavano i Senatori, onusti di anni e di esperienza. Il palazzo del Senato era una costruzione di un sol piano, ma di stile romanico e sul frontone v'era scritto: « *Nos nobilissimi viri Senàricenses* ». Tale fu il magnifico ordinamento statale della repubblichetta montanara

Ordinatasi così all'interno, Senàrica riuscì a stipulare con Venezia un solenne trattato di alleanza offensiva e difensiva. « Per conseguenza di questa lega — secondo lo storico abruzzese Nicola Castagna — la nobile Regina delle lagune dava a Senàrica il nome di « Serenissima Sorella », e Senàrica pagava a lei tributo di dodici carlini annui, cioè lire cinque e centesimi dieci italiani, che Venezia regolarmente tirava a sè e registrava tra le sue entrate. Per gli obblighi posti a vicenda nel trattato, Senàrica inviava due soldati a Venezia in caso di guerra ».

Senàrica tenne sempre fede agli obblighi di questo trattato. Venezia nel 1378 fu in guerra con la Repubblica di Genova, e Senàrica inviò regolarmente i suoi due militi. Allorchè Venezia fu stremata al punto che il gran « capitano de mar » Vittore Pisani fu costretto ad imbarcare uomini mai adusati al mare, la Repubblica ab-

LA SALARIA, DONDE SI STACCA LA MULATTIERA PER SENÀRICA. (*Fot. Lagalla*)

bruzzese contribuì alle maggiori necessità dell'alleata con venti ducati. Più tardi, quando la Dominante minacciò da presso la capitale veneta, Senàrica non fece mancare il suo braccio ed il suo obolo, « onde il Doge di Venezia ringraziava per iscritto la sua Serenissima Sorella di un soldato dippiù e di ducati sei che questa volta le aveva inviato ».

Tutte queste imprese guerresche, dall'eroica resistenza contro le masnade del Visconti all'attiva partecipazione per la difesa di Venezia, crearono alla Repubblica contadinesca un autentico titolo di nobiltà. Perciò il Bouillet potè annotare nel suo « Dizionario universale di storia e geografia » che Senàrica *a le titre de république et nomme ses magistrats; les habitans se disent tous nobles e ne pajent point d'impots.* Certo, quei repubblicani eran fieri della loro nobiltà ed anche di non pagare imposte a re o feudatarî. Questa vantaggiosa prerogativa qualcuno la volle scolpire ben chiara sulla pietra della propria dimora: « Questa casa è franca dal Re innaterno ». Ma quando la Repubblica cadde, primo ad accorrere sul *nobil feudo* fu il Fisco per imporre gravezze e balzelli.

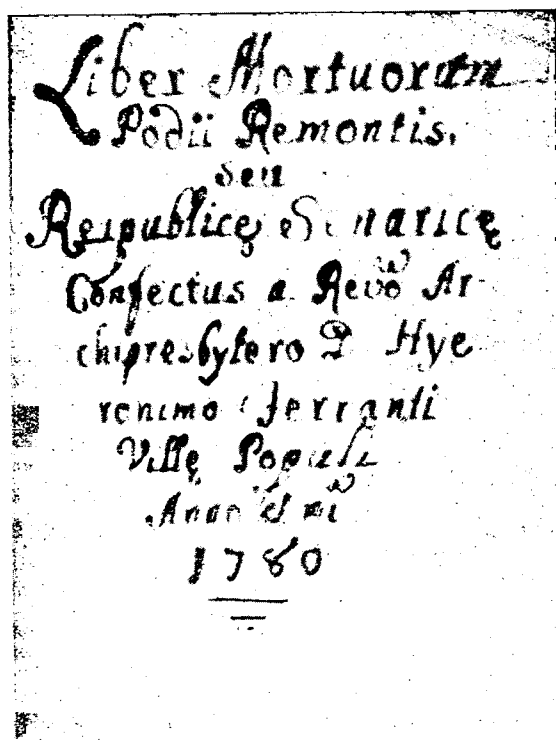
Discordie corruzioni tradimenti, a poco a poco, minarono l'esistenza del piccolo Stato.

Gravi controversie sorsero tra le due borgate per ragioni di preminenza nel governo. Senàrica prevaleva, eppure Poggio Umbricchio vantava una cinquantina di abitanti in più ed una incontestabile romanità, perchè nel suo territorio s'era rinvenuta una colonnetta dedicata all'imperatore Valentiniano, col numero CIII, indicante la distanza da Roma: 104 miglia. Allora era Doge della piccola Repubblica Berardino di Cicintò e la sua figliuola Franceschina, con gran fasto, andò sposa al barone Castiglione. Forse per quei dissidi che si erano inaspriti, forse per tradimento del Doge, il Re Cattolico investì la nobile fanciulla di tutta la terra di Poggio Umbricchio, che per titolo dotale passò come feudo alla famiglia Castiglione. La Repubblica perdeva improvvisamente quasi la metà del suo territorio! Venezia in questa grave contingenza della sua alleata, con nera ingratitudine, non tenne fede ai patti. Però non è certo che alla Serenissima fosse pervenuta alcuna richiesta di aiuto; pare che il corriere diplomatico nell'attraversare l'Appennino fosse rimasto vittima dei briganti. Comunque, il trattato decadde.

La Repubblica, sebbene così mutilata, conservò la sua indipendenza. Poi le furono tolte altre terre e continuò ancora a chiamarsi repubblica. Anche quando non ebbe più territorio, i suoi abati si dichiaravano nominati per « illustres viros nobilis castri Reipublicae Senàricae ».

Verso la metà del '700, Senàrica fu assegnata in godimento a dieci capi di famiglia, che divennero *Baroni della propria Università;* più tardi fu addirittura concessa in feudo a Sigismondo di Nardangelis. Fu il colpo mortale. I

SIGILLO DELLA REPUBBLICA. *(Fot. Lembo)*

Liber Mortuorum
Podii Remontis,
seu
Reipublicę Senaricę
Confectus a Revdo Ar-
chipresbytero D. Hye-
ronimo Ferranti
Villę Popoli
Anno Dni
1780

« LIBRO DEI MORTI » DELLA REPUBBLICA, DATATO 1780, CONSERVATO NELLA CHIESA PARROCCHIALE. *(Fot. Lembo)*

COLONNETTA MILIARE, RINVENUTA PRESSO POGGIO UMBRICCHIO, NELLA CUI PARROCCHIALE ORA SOSTIENE UN' ACQUASANTIERA.

precedenti investiti si opposero con la forza, ma come fu ordinato il sequestro del feudo, ricorsero alle vie legali. La difesa della Repubblica fu affidata ad un avvocato con l'annuo stipendio di sei ducati! La causa fu perduta. Lo storico opinò che l'avvocato « o non fece pel meschino guiderdone, o fu vinto dall'avido guadagno ».

Della favolosa Repubblica ormai restava soltanto un nome sonoro, un fulgido ricordo di gloria. Il Senato, i Dogi, l'Ordine dei Nobili, il gonfalone dorato; il leone con la serpe, bianco in campo nero; il trattato di alleanza con Venezia e le vittoriose imprese militari; tutta la secolare magnifica epopea della repubblichetta in miniatura in breve tempo si sgretolò, si frantumò. Il vento disperse quel pulviscolo d'oro.

PIETRO MARCOZZI

ILLUSTRI STRANIERI IN ITALIA

LA GIOVINEZZA ITALIANA DI GIACOMO CALLOT

GIACOMO CALLOT, DAL QUADRO DI VAN DYCK. *(Lucas Wosterman incise)*

L'arte di Giacomo Callot è nata e maturata in Italia.

Il grande incisore e disegnatore lorenese — la cui fama è stata rinverdita in questi tempi dal terzo centenario della morte — venne tra noi ragazzo ancora e rimase in Italia fino alla soglia della trentina, avendo già raggiunto, colla celebre stampa « La fiera dell'Impruneta » (1620) il culmine della sua arte.

Nato a Nancy (i suoi biografi, con varie argomentazioni che sarebbe troppo lungo riassumere, collocano la data della sua nascita tra il 1591 ed il 1593) da una famiglia da pochi anni fatta nobile e dotata di un blasone con cinque stelle in campo azzurro, la prima parte della sua vita, fino al 1608, conserva un sapore leggendario.

Ai suoi tempi, e sopratutto per chi fosse dotato di temperamento artistico, il viaggio d'Italia era l'idea fissa, la dolce ossessione: e la conobbe anche il Goethe, due secoli più tardi! Vibrava ancora nell'aria, come un barbaglio d'oro, l'alone splendente della Rinascita: come farfalle al lume tutti accorrevano a Roma. In quegli stessi anni — per limitarci agli artisti francesi — anche Claudio Lorena e Nicola Poussin dovevano arrivarvi e, una volta giunti nella Città eterna, restarvi la maggior parte di lor vita.

Secondo una tradizione che i suoi biografi si sono fedelmente tramandati fino ai nostri giorni, Giacomo Callot sarebbe scappato una prima volta di casa per venire in Italia, aggregandosi ad una compagnia di zingari.

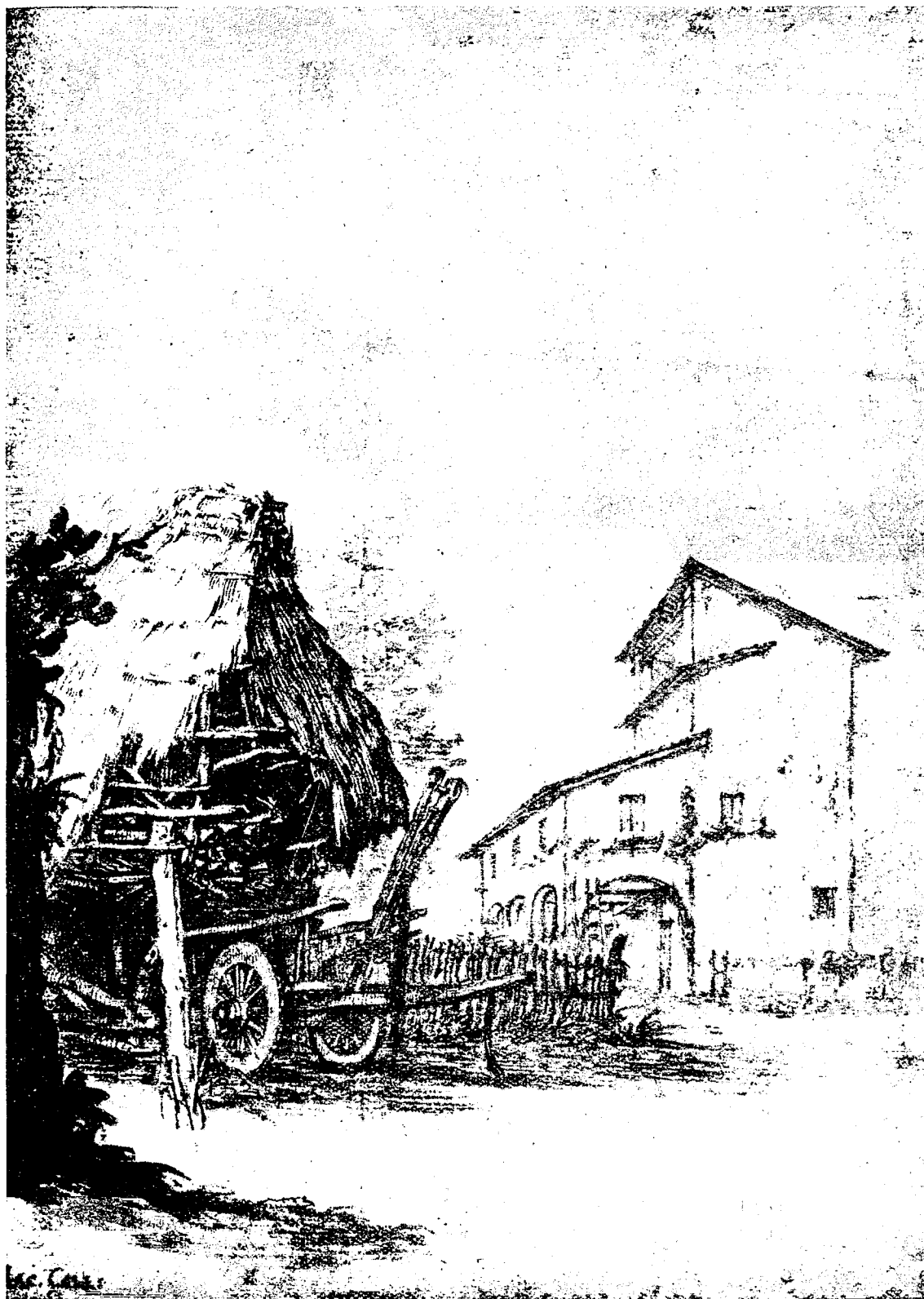
Ci si era sempre creduto: poi è venuta la critica storica a sfatare questo splendido episodio; non risulta, difatti, provato da nessun documento.

Ma, accanto alla verità storica, che ha certamente i suoi diritti, esiste una verità poetica: e la fuga del giovincello estroso, nervoso, appassionato, con una masnada zingaresca, pur di venire a Firenze ed a Roma, è poeticamente così calzante col carattere — e coll'opera — di Callot, che, se non fosse accaduta, bisognerebbe tornare ad inventarla...

Ci credeva, comunque, il vivace saggista Arsène Houssaye, quando, quasi un secolo fa, dedicava al Nostro, in una delle prime annate della *Révue des deux Mondes*, un saggio brillantissimo. Le biografie romanzate — o novellate — che hanno avuto tanto successo, e contro le qua-

li tanto si è tuonato dagli storici serî, — non sono una scoperta del dopoguerra: si sono sempre fatte, e tutto lascia credere che, malgrado gli anatemi dei dotti, si faranno sempre. Ci racconta dunque l'Houssaye che, mentre il ragazzetto, felice, al settimo cielo, trotterellava verso Roma sopra un asinello, ed era già in vista delle bionde mura, invece di entrare spedito in città, lasciò brucare un poco la bestia pei prati, quasi per assaporar così lui stesso più a lungo (mentre l'asino assaporava i cardi e l'erbaccia) la gioia trionfale del suo ingresso. Uscivano in quel mentre dalle porte di Roma dei buoni mercanti di Nancy; quando si dice le combinazioni! Ti vedono il ragazzo scappato, te lo riconoscono e te lo riportano a casa. Il fuggiasco sarebbe dunque stato strappato a Roma proprio quando già stava per toccarla col dito...

Solo col 1608 (sorvolando sopra una seconda ipotetica fuga fino a Torino) si entra nella vera cronaca. Si sa con certezza che Giacomo Callot, col consenso dei famigliari, ottenne di essere aggregato ad una ambasciata che il duca di Lorena Enrico II inviava al Papa per parteciparli il proprio avvento al trono. Altro che zingari! Questa volta siamo in nobile corteo, al seguito del conte di Tornielle.

All'incirca diciassettenne, in quel momento in cui ci si affaccia alla vita in un rigoglio di forze intatte, Giacomo Callot comincia col vagabondare per Roma e passa di meraviglia in meraviglia. Si ritrova con amici d'infanzia e compa-

PAESAGGIO. (Fot. Alinari)

trioti — l'Henriet, il Deruet — frequenta le osterie degli artisti, conosce il Tempesta, decoratore del Palazzo Vecchio di Firenze — al quale tre anni dopo dovrà il proprio trasferimento alla Corte dei Medici — e, quando i quattro soldi portati da casa sono finiti ed è venuto il momento di mettere la testa a partito, cerca qualcosa da fare.

Viveva a quei tempi in Roma — come racconta il Baldinucci, in un'opera che, secondo la voga dei titoli interminabili allora in uso, si appellava: « Cominciamento e progresso dell'arte dell'intagliare in rame, colle vite di molti dei più eccellenti maestri della stessa professione » — un certo Thomassin. Costui, dopo avere esercitato l'umile mestiere di incisore di fibbie da cintura, di cui la moda era ghiotta, si era messo a bulinare il rame, riuscendovi così bene che, non arrivando a contentar la clientela, dovette prendersi a giornata degli apprendisti. Giacomo Callot fu uno di questi: un benevolo destino lo aiutava a maraviglia.

Al servizio del Thomassin ci rimase circa tre anni. Imparò il mestiere; ma nulla, nelle sue opere di questo periodo, che ci sono pervenute, farebbe presagire i primi passi di un grande artista. Esse non hanno alcun accento personale: sono, appunto, secondo le funzioni che esercitava ed il salario che riceveva, i lavori di un apprendista. Novizio a Roma, non doveva diventare artista possente ed originale che a Firenze.

Sulla partenza del Nostro per Firenze si hanno

due versioni: una di carattere privato ed una di carattere pubblico. La prima, che appartiene alla leggenda romanzabile, trova il suo germoglio in una frase del Félibien: «Fu obbligato a lasciare il suo vecchio maestro (il Thomassin) perchè questi si era ingelosito a cagion della familiarità, forse eccessiva, che Callot, giovane e ben fatto, si prendeva con sua moglie». I romanzieri, non occorre dirlo (più di un romanzo è stato scritto sulla vita del nostro Lorenese) si sono buttati su questo episodio come avvoltoi famelici: hanno fatto di Callot un Lovelace. Questa volta io propendo per la versione documentabile: Callot andò a Firenze perchè era morta, a Madrid, la regina di Spagna. Proprio così: a questo mondo la catena delle cause e degli effetti, che tutti ci irretisce, è infinita. Ma, in questo caso, gli anelli della catena sono pochi e chiaramente plausibili. La granduchessa di Toscana, sorella della regina di Spagna, avendo deciso di fare grandi cerimonie funebri nella cappella medicea di San Lorenzo, ordinò d'urgenza al Tempesta, che allora si trovava a Roma, ma che già aveva lavorato pei Medici a Firenze, ventisei grandi acqueforti per adornare la chiesa. Il Tempesta, per arrivare a tempo, si prese come aiutanti Schiaminozzi e Callot, e quest'ultimo, appena compiuto il lavoro, venne incaricato di portare le tavole a Firenze.

Il periodo fiorentino, dal gennaio del 1612 alla primavera del '21, è il più pieno e glorioso di tutta la vita di Giacomo Callot.

Cosimo II, allora regnante, non era principe da lasciarsi scappare un artista che promettesse qualcosa di buono: si affrettò ad assumere al servizio della Corte il giovinotto, per otto scudi al mese e il diritto di sedere alla mensa dei paggi. Fu alloggiato, con altri artisti, nella Galleria degli Uffizi, nei locali che divennero poi la celebre Tribuna. Per quattro anni lavorò a glorificare la famiglia regnante, con la serie di stampe dette « Le battaglie dei Medici ». Seguì un periodo di multiforme attività, durante il quale molto giovò al Lorenese la vicinanza dell'architetto e decoratore Giulio Parigi, ordinatore delle feste di Palazzo, che fu suo maestro di prospettiva. Sulle acqueforti della serie « Guerra d'Amore » e « Guerra di bellezza » (1616) appaiono per la prima volta quelle figurine secondarie e popolaresche di mendicanti, di storpi, di venditori ambulanti e di lanzichenecchi che dovevano a poco a poco diventare una delle caratteristiche della sua produzione; e forse, oggi, il suo volto più fresco e vivo ai nostri occhi. Nel 1617 esce l'albo dei « Cinquanta capricci », di una squisita lievità di tocco. Il Callot cerca di evitare il tratteggio e tende a dare espressione e spirito alle sue invenzioni semplicemente modulando il vigore dell'incisione.

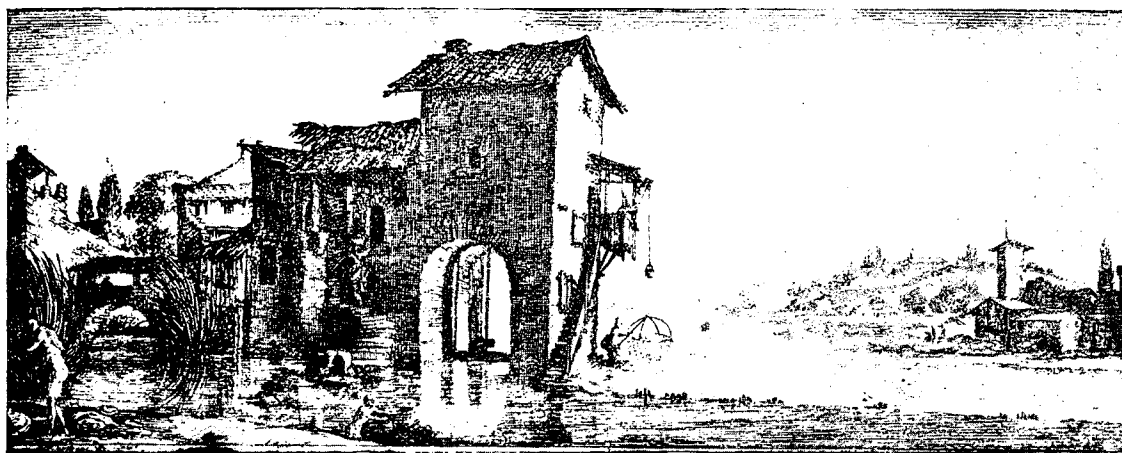
Quasi egli presagisse la prossima fine della splendida fioritura toscana della sua arte, moltiplica nel '18 e nel '19 la propria operosità: dieci paesaggi italiani, trentasette « Miracoli dell'Annunziata », sedici stampe sulla vita di Ferdinando I, e, con mille altre cose, il grazioso ventaglio che celebra le gaie feste dei tintori e dei tessitori sull'Arno (Battaglia del Re Tinta e del Re Tessi), vengono pubblicati in questo fecondissimo periodo.

Nell'estate del '19 andò a vil-

STUDIO PER LA « FIERA DELL'IMPRUNETA ». *(Fot. Alinari)*

STUDIO PER LA « FIERA DELL'IMPRUNETA ». *(Fot. Alinari)*

STUDIO PER LA « FIERA DELL'IMPRUNETA ». *(Fot. Alinari)*

BATTAGLIA. *(Fot. Alinari)*

PAESAGGIO. *(Fot. Alinari)*

LA PICCOLA FIERA, OSSIA I GIOCATORI DI BOCCE. *(Fot. Alinari)*

leggiare all'Impruneta: da questa felice vacanza nacque il suo capolavoro. Il 18 ottobre, per San Luca, si tiene in questa borgata una popolosa fiera: è il soggetto della più celebre stampa di Callot; le più varie scene popolari vi si snodano, con sapiente equilibrio di masse, con viva intensità di dettagli umoristici, con schietto sapore popolaresco e paesano, nella luminosa corona della impareggiabile campagna toscana. Molte *kermesses* della pittura fiamminga nascono da questa composizione, per la quale l'artista ricevette in dono dal principe una catena d'oro col suo ritratto. Fu l'apogeo della fortuna del Callot in Italia.

Nel febbraio del '21 Cosimo II moriva: e di lì a poco la tutrice del successore, Cristina di Lorena, congedava l' artista per ragioni d' economia. Dopo tredici anni, Callot ritornava a Nancy; e non doveva più vedere l'Italia.

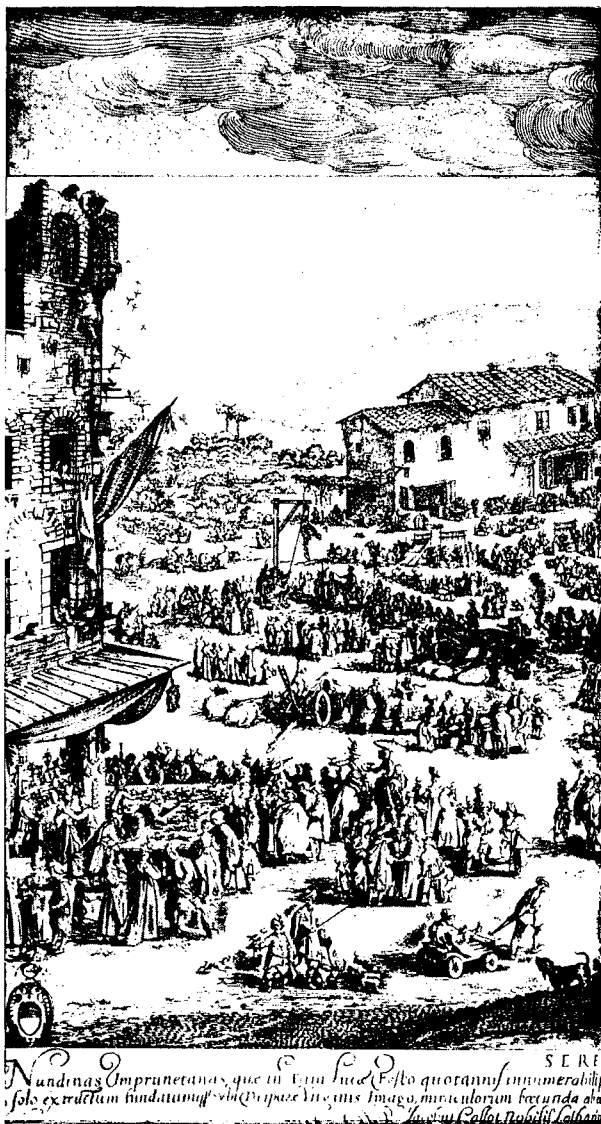
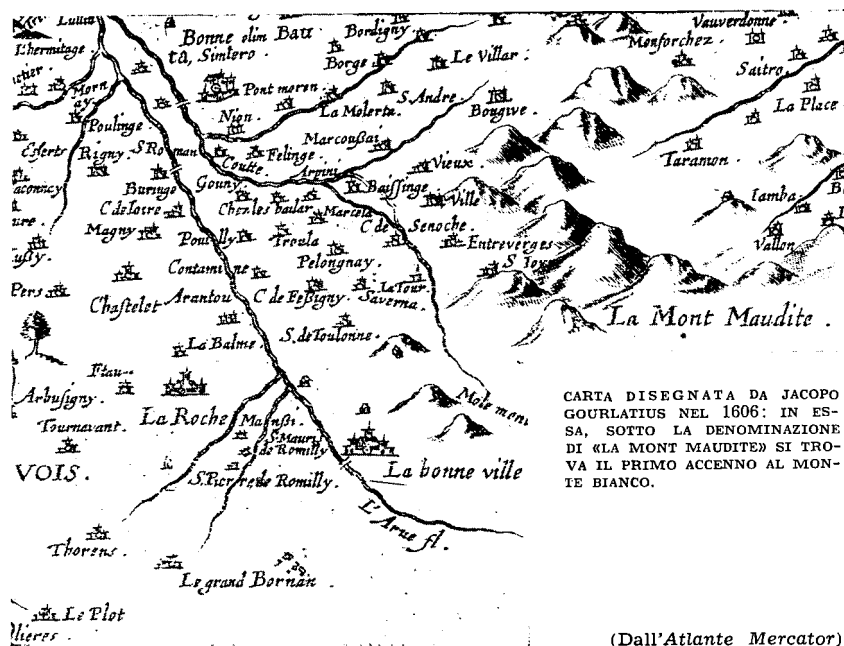
Giacomo Callot, oltre che un insuperato maestro nella sua arte, doveva essere un uomo delizioso. Ma la povertà della documentazione che ci è pervenuta sulla sua vita lascia la sua figura capricciosa ed ironica in una enigmatica penombra leonardesca. Curioso di tutte le forme della vita, avventuroso, zingaresco (almeno nei gusti); ma anche tenace lavoratore e moralista, innamorato della sua arte e della prodigiosa Italia della Rinascenza: tale egli ci appare. Peccato che il Barrès, che fu spesso affascinato della fresca e varia personalità del suo concittadino Callot, non abbia consacrato alla sua giovinezza in Italia l'equivalente delle pagine che ci ha lasciato sul pittore Claudio Lorena. L'opera del Lorena fu definita da un critico « il sogno dell'Italia nell'anima di un settentrionale ». Definizione che, per più di un aspetto, potrebbe estendersi anche all'arte limpida, arguta ed incisiva del giovane Giacomo Callot, italiano d'elezione.

PIERO GADDA

LA « FIERA DELL'IMPRUNETA ».

NISSIMO COSMO MAGNO DVCI ETRVRIÆ ... Nobilissima Bondelmontium Familia olim in proprio ... MDCXX

(Fot. Alinari)

CARTA DISEGNATA DA JACOPO GOURLATIUS NEL 1606: IN ESSA, SOTTO LA DENOMINAZIONE DI «LA MONT MAUDITE» SI TROVA IL PRIMO ACCENNO AL MONTE BIANCO.

(Dall'*Atlante Mercator*)

IL NOME DEL MONTE BIANCO

In quale epoca il vertice delle Alpi è stato individuato con epiteto proprio, o con una denominazione poi tradotta in quella rimastagli di *Monte Bianco?* E quando questo nome fece la prima comparsa sulle carte geografiche e nella letteratura alpina?

Ecco i quesiti che alcuni studiosi si provarono di sciogliere con varia fortuna, cercando di risalire alle incerte origini e di districare la complicata etimologia del famoso toponimo, che tuttavia sembra nato per generazione spontanea, tanto è ben appropriato al monte che esso designa.

Per rispondere alla prima domanda, non c'è altro mezzo che procedere per via di induzioni, attingendo gli elementi di giudizio da fonti attendibili, senza lasciarsi fuorviare da preconcetti di sorta. Gli scrittori, specialmente francesi ed inglesi, che più o meno ampiamente si sono occupati dell'argomento, hanno avuto il torto di impostare la loro tesi sul terreno mobile di particolari competenze, tenendo solo conto di un determinato aspetto del problema. Cercando di far prevalere il proprio punto di vista, linguistico, storico o geografico, tutti han dimenticato di considerare che il massiccio del Monte Bianco non è di esclusivo dominio della Francia, ma che appartiene per una rispettabile porzione anche all'Italia. Ed è proprio dalla valle d'Aosta che il Gigante prospetta la sua facciata più maestosa ed imponente, e senza dubbio da questa parte esso ha dovuto fare la sua entrata nella leggenda e nella storia. Escludere le indagini dal settore valdostano vuol dire ignorare i punti di riferimento più intuitivi, che consentono una logica soluzione del quesito.

Il Monte Bianco proietta la sua ombra su popoli d'antica civiltà e domina con la sua mole tutta l'alta valle d'Aosta, percorsa dalla strada consolare transalpina del Piccolo San Bernardo (*Alpis Graia*), per la quale transitarono le legioni di Giulio Cesare, dirette a guerreggiare nelle Gallie. Tribù preistoriche, stanziate nelle sue immediate vicinanze, fecero la spola dall'un versante all'altro per il *Cremonis Jugum*, l'attuale colle di La Seigne, passando proprio ai piedi del Monte Bianco. Non è concepibile che, nell'animo degli aborigeni e poi dei Romani, la sua vista non abbia suscitato un senso di ammirazione, e magari un istintivo superstizioso sgomento. Si deve presumere che la superba scintillante cupola di neve sia stata individuata fin da quei tempi lontani, e designata con epiteto appropriato, suggerito dalla sua perenne bianchezza. E il battesimo non può essere avvenuto che dalla valle d'Aosta, come risulterà dagli argomenti che esporremo.

La risposta alla seconda domanda non è molto complicata, sebbene anche su questo punto non tutti vadano d'accordo. Alcuni storici pretendono che il nome del Monte Bianco si identifichi colla locuzione *rupes alba*, inserita in una carta del 1091, che definisce i limiti territoriali del priorato di Chamonix; ma i più sostengono che l'appellativo fece la sua prima comparsa in uno scritto del 1744, e su una carta geografica del 1779.

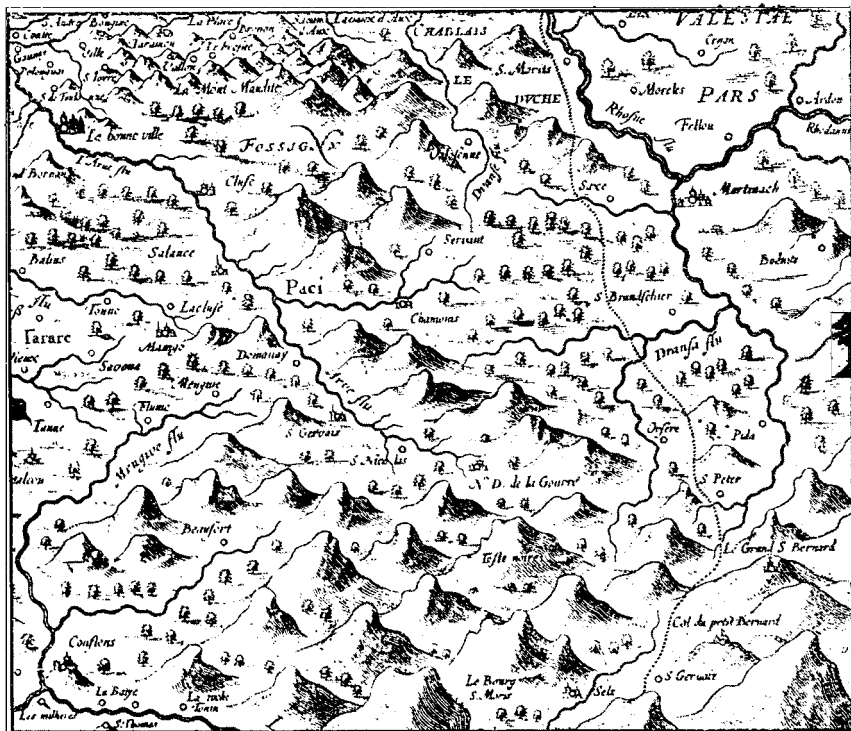
Tanto l'uno che l'altro quesito vanno risolti sulla scorta d'una documentazione attinta direttamente da fonti in loco, evitando i travisamenti eruditi e letterari. Attenendoci a questo metodo, siamo risaliti all'origine glottologica del toponimo, scaturito spontaneamente dalla parlata dei primitivi, l'abbiamo seguito nelle sue trasformazioni durante il corso dei secoli, fino a

IL MONTE BIANCO VISTO DA PRÉ ST. DIDIER, DOVE SVOLTA LA STRADA DEL PICCOLO S. BERNARDO. *(Fot. G. Brocherel)*

raggiungere la forma definitiva attuale: *Monte Bianco.*

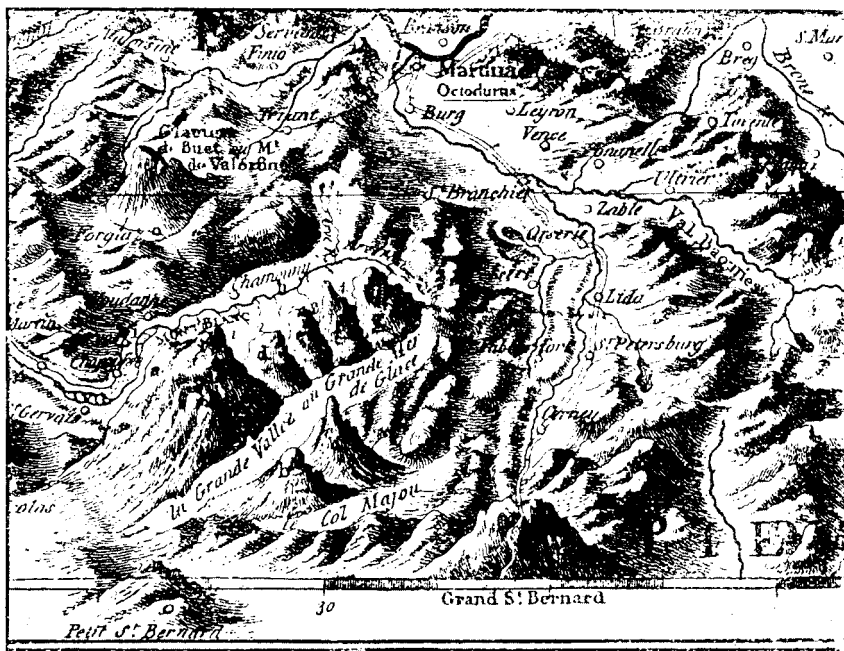
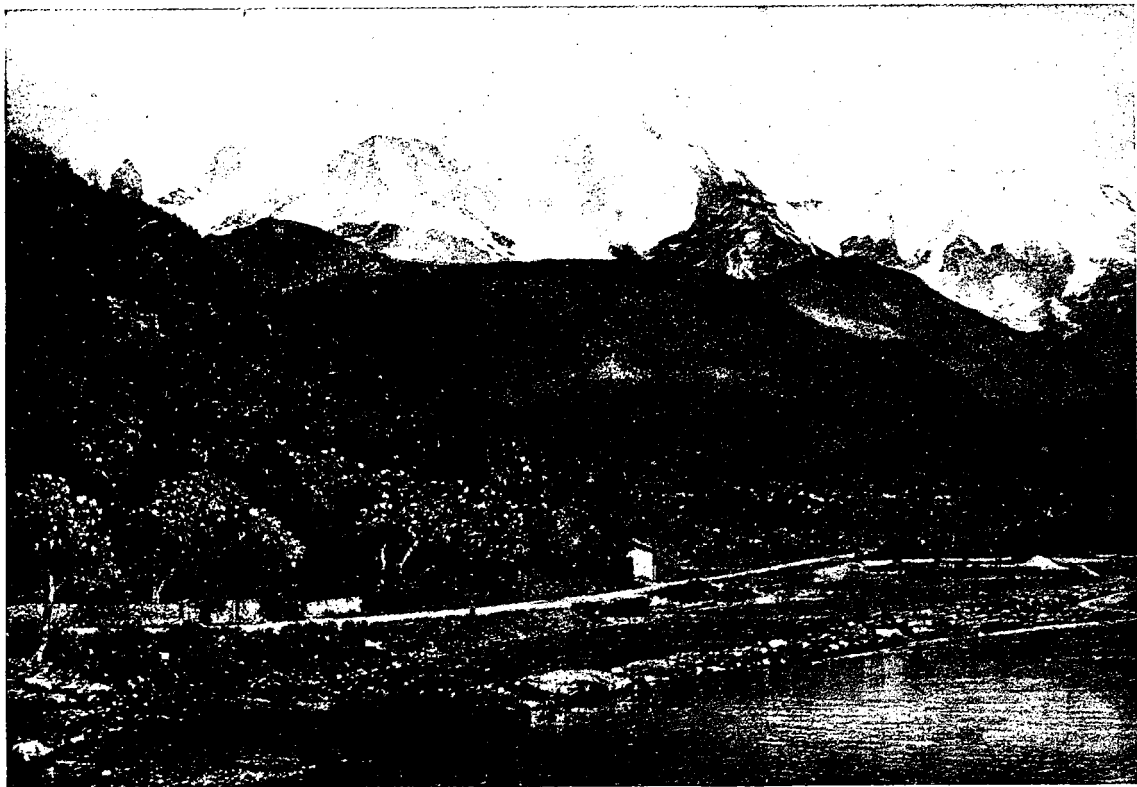
Com'è noto, fin dai tempi preromani la valle d'Aosta era abitata dai Salassi, derivati dalla *gens* celtico-ligure, e dopo due millenni da questa lontana parentela rigalleggiano nella toponomastica valdostana non pochi relitti linguistici che non è qui il caso di enumerare. L'etimologia della denominazione che ci interessa va ricercata appunto nel glossario celtico-ligure. Nel *patois* dell'alta valle d'Aosta, ove affiorano più genuine le voci arcaiche, il gesso crudo si chiama *greja*, termine di evidente derivazione dal radicale celtico *gray*, che vuol dire bianco. La sostantivazione dell'aggettivo è frequente nelle parlate dialettali meno contaminate da influenze letterarie. *Alp* è pure un vocabolo rampollato dalla stessa fonte linguistica, e corrisponde a sommità, al latino *mons*. Ora, la locuzione *Alpis Graja*, citata da Strabone, per designare il valico del Piccolo San Bernardo, che Tacito poi chiama *Mons Grajus*, significa null'altro che *sommità bianca, monte bianco.*

Parmi dunque che tale appellativo sia stato ispirato dalla vista dell'im-

CARTA DELLA SAVOIA DI JUDOCUS HONDIUS, DATATA 1630. VI SI TROVA SEGNATO « LA MONT MAUDIT » E, PER LA PRIMA VOLTA, « CHAMONIS ». *(Collezione dell'A.)*

IL MONTE BIANCO VISTO DA CHAMONIX. *(Da una litografia di H. Terry, 1850)*

ponente biancheggiante massiccio, che si offre allo sguardo percorrendo la strada che risale l'alta valle d'Aosta, e adduce al passo del Piccolo San Bernardo, praticato fin dai tempi preistorici. L'apparizione di questo colosso nella cupa inquadratura della valle è certamente impressionante, e non occorre nessuno sforzo mentale per trovarne la giusta denominazione, che gli storici greci e latini certamente non inventarono, ma fedelmente trascrissero dal locale dialetto valdostano.

Nelle antiche carte valdostane, negli atti di riconoscimento dei feudi, del XV e XVI sec., l'epiteto *albus* ricorre di frequente per individuare elementi del rilievo orografico ed anche abitati permanenti e temporanei. La toponomastica valdostana annovera a iosa becche, punte, teste, cime, guglie, distinte col colore della neve. La locuzione *Mont Blanc* corrisponde ad

CARTA W. FADEN DEL 1778. PER LA PRIMA VOLTA IL NOME « MONT BLANC » E' STAMPATO AL SUO VERO POSTO, E VI SI TROVA ANCHE SEGNATA LA « GRANDE MER DE GLACE » O « GRANDE VALLEE ».

IL MONTE BIANCO VISTO DA SALLANCHES. *(Da un dagherrotipo di Salathé, 1845)*

un alpeggio dell'alta Valgrisanche e ad una frazione del comune di Champorcher. Può darsi che la vista prestigiosa del Monte Bianco abbia contribuito a diffondere l'epiteto *bianco* nella nomenclatura topografica valligiana, circostanza che convaliderebbe la nostra tesi, secondo la

IL VERSANTE ITALIANO DEL MONTE BIANCO, LA MAGGIORE ELEVAZIONE DELLE ALPI E DEL CONTINENTE, DALLE TRE PRECIPITOSE PARETI, FRA LE QUALI SI INCUNEANO ENORMI GHIACCIAI. *(Fot. G. Brocherel)*

CARTA DE SAUSSURE, DEL 1786. VI SI TROVANO NITIDAMENTE RAFFIGURATE LE ALPI CHE CIRCONDANO IL MONTE BIANCO. *(Collezione dell'A.)*

quale il toponimo sarebbe effettivamente sbocciato per generazione spontanea dall'*humus* dialettale valdostano (1).

Del resto, non mancano gli elementi a suffragio di questa opinione; ne citeremo solo due, che ci sembrano abbastanza concludenti.

Nel 1680, il geografo piemontese Borgonio licenziava la sua pregevole carta degli Stati di Savoia, in 15 fogli, in uno dei quali è fatta menzione di un enigmatico *Mont Alban*, al posto del massiccio del Rutor, mentre il vicino imponente gruppo del Monte Bianco rimane anonimo.

Ora, il *Mont Alban* non figura in nessuna delle precedenti carte della zona, segno che è stato proprio il Borgonio a farne la scoperta. E come? Non ci sembra verosimile ch'egli siasi recato in tutte le valli alpine, per rilevare grosso modo le minute della sua carta, e per controllare i dati antecedenti. Egli si è valso, piuttosto, di informazioni attinte da varie fonti, una delle quali gli avrà riferito che, percorrendo la strada del Piccolo San Bernardo, assai frequentata in quel tempo, si vede una gran montagna, tutta bianca di neve, il *Mont Alban*, trascrizione letteraria (che sente un po' di latino) del nome dialettale raccolto sul luogo dall'informatore. Tenendo conto della schematica rappresentazione del rilievo orografico sulla carta Borgonio, non dobbiamo stupirci se anche la nomenclatura è alquanto arbitraria e fuori posto, se il *Mont Alban* è stato messo a sud del Piccolo San Bernardo, piuttosto che a nord, al posto del Monte Bianco, al quale senza dubbio si riferisce.

Il Borgonio fece scuola: il disegno della sua carta servì da falsariga ai geografi successivi, che non dimenticarono di metter il *Mont Alban* sempre al posto del Rutor, fino a quando l'ubicazione del Monte Bianco fu precisata; da allora, la dici-

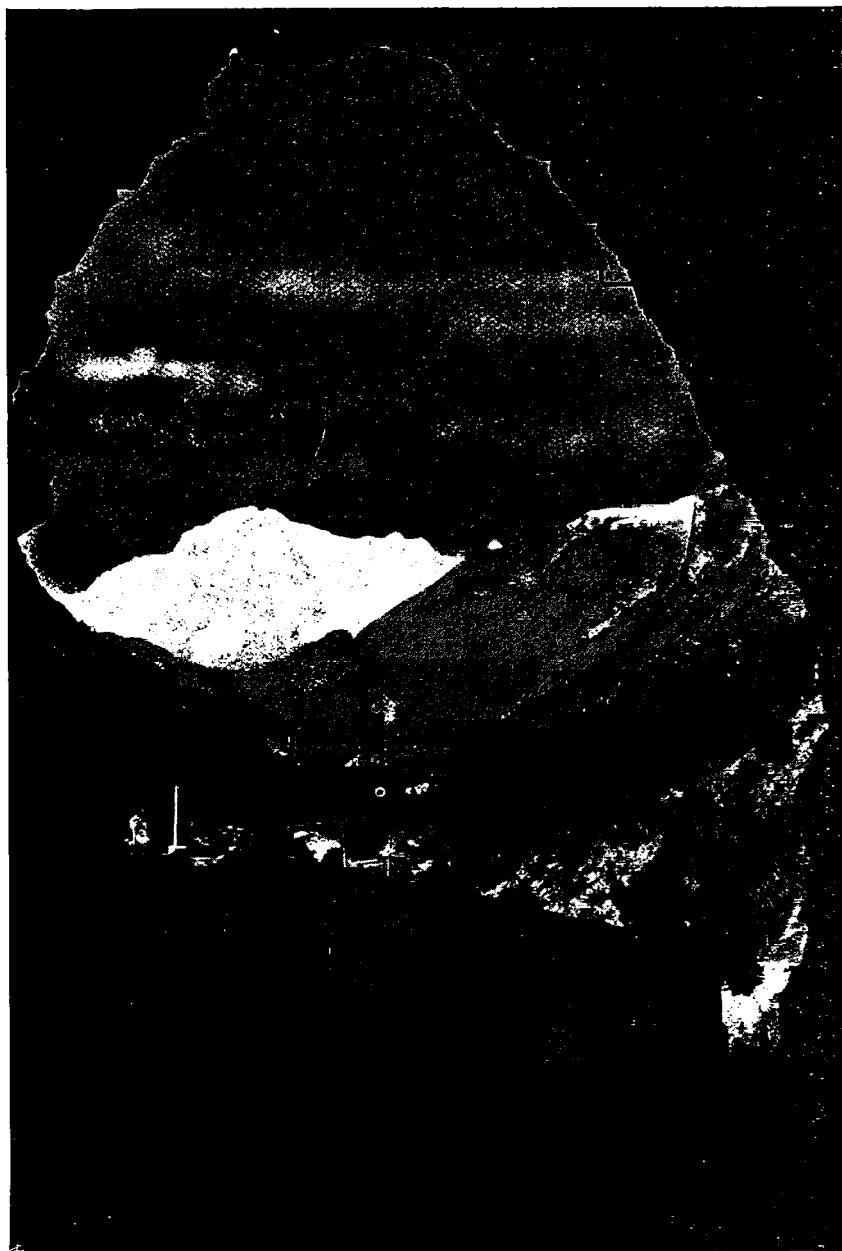
(1) A chi opina che basti la neve a giustificare il nominativo Blanc osserviamo che le punte valdostane dette bianche perchè ammantate di neve si possono contare sulla dita di una mano, mentre infiniti sono i particolari topografici e le località identificate con tale epiteto, a causa del color biancastro delle rocce, calcari o gessi, di una vetta o di un semplice spuntone da un declivio di pascoli. Per es., il colle delle Cime Bianche, la Punta Bianca della Grivola, ecc.

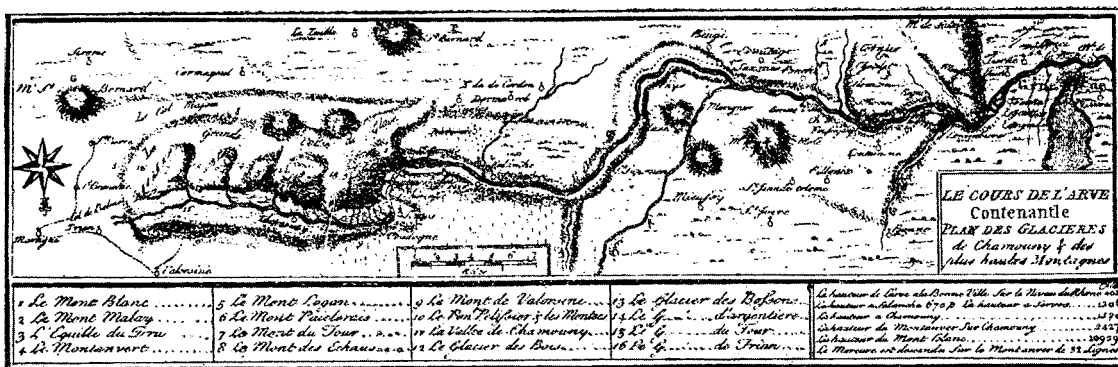
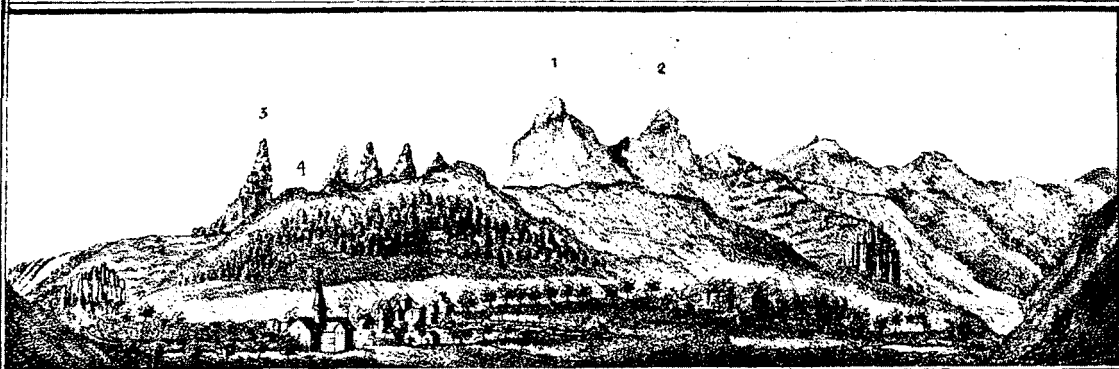
tura *Mont Alban* scompare dalle carte, e il Rutor ridiventa anonimo; segno che aveva usurpato un nome che non gli spettava. Ecco un altro probante elemento di giudizio.

Al filologo savoiardo Désormeaux, nel collazionare le versioni di una *Chanson de geste* di Huon di Villeneuve, vissuto nel XIII secolo, parve di ravvisare in un verso una indubbia allusione al Monte Bianco. Fra le tante, esiste di tale poema una trascrizione ad opera d'un trovatore veneto, che rimaneggiò il primitivo testo francese, per renderlo più comprensibile ai suoi uditori. Il verso rivelatore si trova nella seguente strofa:

Molto fa belo lo castel in [*ssemblant,*
Non è miga si belo lo gran [Montebliant;
Lli muri son alti, tore li a [*plui de çant,*
Non è ça si blanca farina [*de formento.*

Sebbene non sia specificato che si tratti veramente del Gigante delle Alpi, il trascrittore lascia però intendere che il suo paragone si riferisce al *gran Montebliant,* al sommo dei monti bianchi, la cui bianchezza è tale che la bianca farina di frumento non può reggere al confronto.

Il cantore veneto ha dovuto passare in Valle d'Aosta, forse proveniente dalla Francia per il Piccolo San Bernardo, ed avrà allietato, con le sue facete estrose improvvisazioni, la sognante solitudine delle castellane: ma la vista del Monte Bianco dovette suscitargli un senso più di sgomento che di ammirazione, se la sua rievocazione conserva un certo sapore spregiativo. E da chi il trovatore apprese il nome della gran montagna, se non dalla gente valdostana?

LE CANDIDE MASSE DEL MONTE BIANCO COME APPAIONO DALLA GALLERIA DI PIERRE-TAILLÉE, NELL'ALTA VALLE D'AOSTA. *(Fot. G. Brocherel)*

In quanto abbiamo detto, ci sembra di aver dimostrato con abbastanza evidenza che, fin dai più lontani tempi, il Monte Bianco ha dovuto essere individuato coll'espressivo nome datogli dai primitivi abitatori dell'alta valle d'Aosta, nome che subì naturalmente l'evoluzione linguistica della parlata locale, senza però mai alterare il suo significato. Così, l'*Alpis Graja* si latinizzò in *Mons Albus,* poi romanizzato in *Mont Alban,* e francesizzato in *Mont-Blanc.* Ma, se tali furono gli appellativi che si susseguirono nel linguaggio usuale della gente del luogo, come si spiega il fatto che il Monte Bianco si identificò, invece, per molti secoli sotto i falsi nomi di

STAMPA ANNESSA ALLA RELAZIONE DI PIERRE MARTEL, PUBBLICATA A LONDRA NEL 1744: « AN ACCOUNT OF THE GLACIERES OR ICE ALPS IN SAVOYE ». - IN ALTO: TRACCIATO TOPOGRAFICO DEL CORSO DELL'ARVE; IL NOME DI « MONT BLANC » SI TROVA STAMPATO PER LA PRIMA VOLTA IN CALCE AL DISEGNO. *(Collezione dell'A.)*

Mons Maledictus, Mont Maudit e *Mont Malay*? Il sinistro epiteto nacque ed ebbe fortuna, perché aderiva meglio all'impressione repulsiva che ai non montanari suscitava la vista della favolosa sfolgorante montagna, difesa da un'impenetrabile barriera di ghiaccio, e quindi ritenuta misterioso soggiorno di spiriti maligni. La superstizione fu accreditata da una chiara allusione che ne faceva il mito di S. Bernardo e che ebbe una certa diffusione sui due versanti del valico leggendario.

Il miracolo compiuto dall'arcidiacono di Aosta, Bernardo da Mentone, è ampiamente riferito, come noi lo riassumiamo, nella vita che di lui scrisse nel 1627 il prevosto Roland Viot, la cui opera reca l'espressivo titolo: *Miroir de Toute Saincteté en la vie du Sainct Bernard de Menton, Fondateur des Monastères & Hospitaux de Mont-Joux et Colonne-Joux, situés ès Alpes Penines & Graïes, dittes de luy: grand et petit Sainct-*

Bernard (1). Racconta l'agiografo che il passo del San Bernardo era infestato da una congrega di malandrini, che taglieggiavano i viandanti, magari scannandone ogni tanto alcuni, per terrorizzare vieppiù le popolazioni, che essi sfruttavano con le loro rapine. La storia dice che si trattava di barbari Saraceni, ma la leggenda vuole che fossero i satelliti del dio pagano Giove, annidatosi lassù fin dal tempo dei Romani. Bernardo decise di farla finita con questa genìa di malfattori, e armatosi di santo zelo, a capo di una processione di fedeli, si reca in cima al valico per debellare il nemico. Qui giunto:

« court droit où estoit parquée l'idole, qui bruyoit, mugloit, siffloit, rugissoit furieusement faisant ainsi contenance de vouloir ravir l'onsiesme. Mais le Sainct armé à cru de ses habits Sacerdotaux, & le baston de l'archidiaconat en main, à l'instar de David, marche contre ce colosse, & ayant assené un grand coup de Croix luy iette son estole au col, qui soudain fust toute changée en chaisnons de fer, fors la partie qu'il ténoit en main, puis tirant de toutes ses forces luy fait prendre coup, l'arrache de sa base, & porte par terre la statue brisée sur sa cheute. Après cette action valeureuse, pour combler son triomphe, il exorcise le Diable, qui estoit en saisine de la statuë, l'estrousse, & lui commande de par Dieu vivant d'avoir à vuider ce lieu tout à l'heure, & s'abysmer dans les fondrières de Montmaillet, à deux lieuës delà du costé du couchant, & n'en sortir jusqu'à la consommation du monde, avec défence expresse d'y nuire en façon quelconque (2).

LE FANTASTICHE GUGLIE E LE AFFILATE CRESTE DEL VERSANTE S.E. DEL MONTE BIANCO DI COURMAYEUR, PROPAGGINE DELLA CATENA, VASTA SINCLINALE DI SCHISTI CRISTALLINI TRA DUE ANTICLINALI DI SCHISTI PIU' CRISTALLIZZATI. *(Fot. G. Brocherel)*

La vita miracolosa di San Bernardo diede pure argomento ad un *Mistero*, attribuito dal dotto filologo Aebischer ad un autore valdostano del

(1) Specchio di ogni santità nella vita di San Bernardo di Menton, Fondatore dei monasteri e ospedali di Mont-Joux e di Colonne-Joux, situati nelle Alpi Pennine e Graie e da lui detti Grande e Piccolo San Bernardo.

(2) ...« corre dov'era l'idolo, che rumoreggiava, mugolava, fischiava, ruggiva furiosamente, mostrandosi risoluto di volerli svaligiare. Ma il Santo, vestito de' suoi abiti sacerdotali, col pastorale dell'Arcidiaconato in mano, come David avanza contro quel colosso, e assestatogli un gran colpo con la Croce, gli getta la sua stola al collo, che subito si trasforma in una catena di ferro, tranne la parte ch'egli tiene in mano; poi, tirando con tutta la sua forza, lo fa precipitare, lo afferra dalla base e trascina per terra la statua spezzatasi nella caduta. Dopo quest'atto di valore, per completare il proprio trionfo, egli esorcizza il Diavolo che era nell'interno della statua, lo afferra per la strozza e gli ordina, per il Dio vivente, di allontanarsi immediatamente da quel luogo, di sprofondare negli abissi di Montmaillet, due leghe lontano dalla parte di ponente, e di non uscirne fino alla consumazione dei secoli, con espressa inibizione di nuocere in modo alcuno.

CARTA BERGONIO DEL 1680. PER LA PRIMA VOLTA SI TROVA SEGNATO IL « MONT ALBAN », OLTRE A « LES GLACIERES » E AL « MONT MALAY ». *(Collezione dell'A.)*

XV secolo, per il fatto che vi si riscontrano termini dialettali e riferimenti storici proprî della Valle d'Aosta. Le cronache locali attestano, del resto, che il dramma fu ripetutamente rappresentato in Aosta nei secoli XVI e XVII. In esso è menzione del *Monmalet*, ov'è relegato il diavolo:

Tu seras batu et traynné
Et estachié a ung gibeth.
Icy après, en Monmalet. (1).

Altrove è specificato che il soggiorno assegnato a Satana si trova:

Entre les quatre diocèses
Oste, Genève, Tarenthèse
Et Lyon estant bien renclus. (2)

Tale posizione geografica corrisponde press'a poco a quella del massiccio del Monte Bianco: ed ecco spiegata la ragione per la quale, a cominciare del 1607, sulle carte geografiche esso figura sotto i nomi di *Mont Maudit, Mont Malet, Mont Malay*, epiteti derivati dal latino *Maledictum*.

Vediamo ora di rispondere al secondo quesito: quando il nome attuale fece la sua prima comparsa nella letteratura e sulle carte?

Gli storici di Chamonix e del Monte Bianco hanno fatto gran caso di una carta del 1091, con la quale Aimone, conte del Genevese, concede in feudo al celebre monastero di San Michele della Chiusa la valle di Chamonix, i cui limiti sono così definiti: *Omnem Campum Munitum cum apendiciis suis, ex aqua quae vocatur Desa et rupe quae vocatur alba usque ad balmas, sicut ex integro ad comitatum meum pertinere videtur....* Nella *rupes alba*, autorevoli storiografi del Monte Bianco, come Durier, Bonnefois-Perrin, Coolidge, Whymper, credettero di identificare la somma montagna; ma Vallot e Ferrand dimostrarono che tale interpretazione era errata, per il fatto che la *rupes alba* figura pure in carte posteriori, con reperibile riferimento ad una roccia bianca che si trova nei pressi di Servoz, al confine occidentale del territorio di pertinenza dell'ex priorato di Chamonix. I sostenitori della tesi, secondo la quale il nome del Monte Bianco avrebbe una origine francese, puntavano proprio sulla famosa carta del 1091, tesi che ha dovuto essere scartata, dopo un esame più approfondito della controversa questione.

E' noto come la valle di Chamonix sia stata *scoperta* nel 1741 dagli inglesi Windham e Pococke, i quali, però, nella relazione che fecero dell' avventurosa spedizione, non fanno parola del Monte Bianco, come se non l'avessero visto, o nem-

(1) Tu sarai battuto e trascinato - E appeso ad una forca - Qui vicino, sul Monmalet.
(2) Fra le quattro diocesi - Di Aosta, Ginevra, Tarantasia - E Lione essendo ben rinchiuso.

meno sentito parlarne. L'anno dopo, l'ingegnere ginevrino Pierre Martel rifece il viaggio, tracciando uno schizzo topografico del corso dell'Arve, nel quale è indicata la posizione approssimativa del Monte Bianco, il cui nome è stampato in calce al disegno. La relazione Martel, pubblicata a Londra nel 1744, in numero limitato di copie, ha dato la consacrazione ufficiale del definitivo battesimo al Sovrano delle Alpi.

Prima di riacquistare la sua genuina espressione, il nome era passato per svariati travestimenti, dei quali val la pena di rievocare la spassosa evoluzione, consultando la cartografia antica della zona.

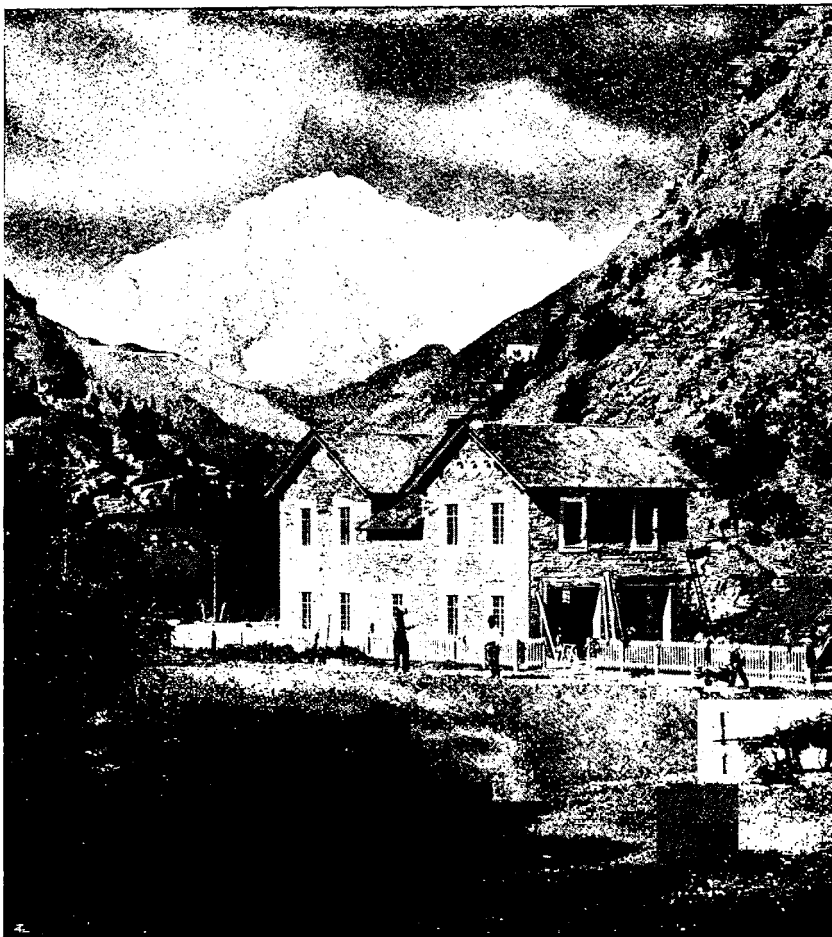
La prima carta che fa menzione del Monte Bianco, sotto la denominazione di *Montagne Maudite*, è quella disegnata dal ginevrino Jacopo Gourlatius, ed è inserita nell'Atlante Mercator del 1606. Era la riproduzione, con diversa orientazione e scala, di una carta precedente, sciolta, che aveva per titolo: *Lacus Lemani vicinorumq. locorum nova et accurata descriptio*. Lo spazio, entro il quale avrebbe dovuto figurare l'alto Chiablese col massiccio del Monte Bianco è occupato da un cartoccio calligrafico con la leggenda dedicatoria, per cui la dicitura *La Mont Maudite* è scritta in margine al disegno, press'a poco in direzione della gran cima, vista da Ginevra, a una distanza di circa 30 chilometri e a nord-est della cittadina di Bonneville. Il Gourlatius ebbe lo scrupolo di segnare sulla sua carta il lontano biancheggiante ammasso di ghiaccio, coll'epiteto dato dai Ginevrini a quel misterioso mondo interdetto: *Montagne Maudite*.

E la denominazione rimase per un bel pezzo sulle carte della zona, sempre allo stesso posto, come in quella della Savoia di Judocus Hondius del 1630, nella quale spunta per la prima volta il nome di *Chamonis*.

Nelle carte che seguono, gli elementi oro-idrografici sono rappresentati con maggior precisione, ma rimane l'incertezza circa il Monte Bianco, designato col nome di *Les Glacières* sulla carta Sanson del 1648, la quale mette la *Mont Maudite* a N.-E. di Bonneville e un *Mont Malay* a levante di *Les Glacières*, per modo che il Monte Bianco dovrebbe essere identificato sotto tre nomi e in tre situazioni diverse.

Come se questa confusione di nomi non bastasse, la carta Borgonio del 1680 aggiunge quello di *Mont Alban*, che dovrebbe interpretare l'autentica denominazione con la quale i Valdostani chiamano il Monte Bianco. E affinchè non sorgano equivoci, il Borgonio ha cura di spostare *Les Glacières* da sud a nord di Chamonix, ove la dicitura rimarrà, tanta è l'autorità di cui gode il geografo, in tutte le carte susseguenti.

Finalmente, nel 1742, Pierre Martel riconosce l'autentica posizione del Monte Bianco e ne raccoglie dalla bocca dei montanari il vero nome: *Mont Blanc*. Ma la sua scoperta resta ignorata ai geografi, e le spurie denomi-

LA FORMIDABILE MURAGLIA DEL MONTE BIANCO DALLA « CONCA DI VIVO SMERALDO - TRA FOSCHI PASSAGGI DISCHIUSA... » DI COURMAYEUR. *(Fot. G. Brocherel)*

NELLA VERDE CORNICE COSTITUITA DAI FIANCHI DELLA VALLE, IL MONTE BIANCO APPARE DI UNO STUPENDO CANDORE. *(Fot. G. Brocherel)*

nazioni ricompaiono sulle carte edite negli anni seguenti. In quella di Robert de Vaugondy, del 1751, il *Mont Maudit* ha fatto un balzo da N.-E. di Bonneville a S. di Chamonix; nella ristampa aggiornata dell'Atlante Borgonio del 1772, *Les Glacières* passano a S.-E. di Chamonix, ma il *Mont Alban* non è ancora sparito, mentre esce fuori un *Mont Malet* al posto delle *Grandes Jorasses*; nella carta Placide-Desauche, del 1782, le *Glacières* ritornano a N. dell'Arve, mentre in quella di Chauchard-Desauche del 1791 ricompare il *Mont Maudit* a S. di Chamonix.

Abbiamo avuto la fortuna di avere sotto gli occhi una carta che ha per titolo: « *Nuova carta della Svizzera, nella quale sono esattamente distinti i tredici Cantoni, i loro alleati e i loro soggetti* », pubblicata a Londra nel 1778 da W. Faden. Nella didascalia che accompagna il titolo si dichara che la carta è stata « *sottoposta alle operazioni trigonometriche fatte nel 1775 dal Cav. Giorgio Schuckburg* ». Quanto alla catena del Monte Bianco, la carta Faden si avvale dello schizzo topografico rilevato dal Martel nel 1742, e stampa i nomi di *Mont Blanc e Mer de Glace,* più o meno al posto che dovrebbero occupare. La carta Faden del 1778 vanta la priorità di menzione sia della suprema cima, sia dell'ampio bacino glaciale del Gigante.

Dal sensazionale viaggio dei due Inglesi nel 1741 passano due decenni prima che la valle di Chamonix sia nuovamente visitata da persone di autorità. Ma nel 1760 cominciano le esplorazioni e gli studi dei due naturalisti ginevrini Bourrit e De Saussure, il quale ultimo riesce anche a scalare la cima del Bianco nel 1787. Gli scritti divulgativi di questi due scienziati, antesignani della letteratura alpina, tradotti in diverse lingue, sanzionarono definitivamente il nome di *Mont Blanc*. Ragioni sentimentali e storiche consigliarono di conservare l'epiteto di *Mont Maudit* a una anticima del Bianco e di *Mont Mallet* a una punta in vicinanza del Dente del Gigante, al quale l'antico *Mont Malay* doveva piuttosto riferirsi, secondo alcuni autori.

Il nome del Monte Bianco ha subìto le stesse vicissitudini di altri vocaboli arcaici, i quali, pur non essendo mai caduti in disuso nella parlata del volgo, han dovuto passare per diverse fasi morfologiche, corrispondenti a particolari climi etnici, prima di riacquistare il primitivo significato ed aver diritto di cittadinanza nel lessico letterario. Sbocciato spontaneamente dal dialetto dei Salassi, il nome fece qualche travestita apparizione nel corso dei secoli, e prese forma definitiva solo verso la metà del settecento, ma nessuna esitazione può sorgere circa la paternità del toponimo, che spetta indubbiamente alla valle d'Aosta.

E' quanto abbiamo voluto dimostrare con le argomentazioni esposte in questo articolo.

G. BROCHEREL

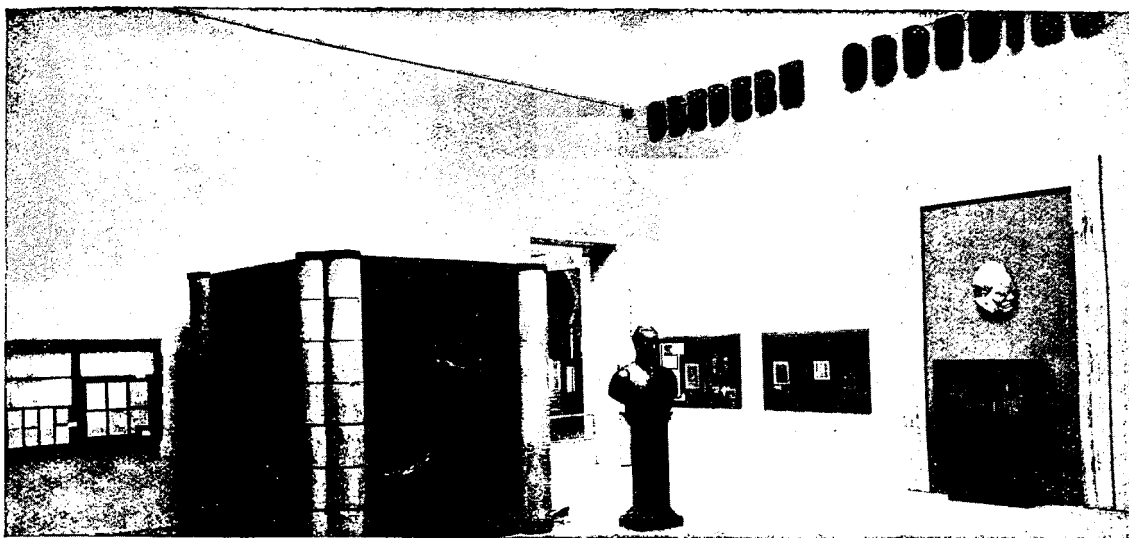
LA MOSTRA DELLA RIVOLUZIONE FASCISTA

Cinque anni fa, al compirsi del Decennale della Marcia su Roma, fu inaugurata a Roma, nel palazzo delle Esposizioni in via Nazionale, la Mostra della Rivoluzione Fascista, evocazione e glorificazione dei soldati degli eroi e dei martiri che, Duce Benito Mussolini, col valore col sangue e col sacrificio iniziarono la nuova storia d'Italia. La Mostra, visitata da centinaia di migliaia di persone, ammirata da Italiani e da stranieri, era troppo bella, troppo eloquente, troppo fiammante delle epiche memorie della vigilia, per durare soltanto un anno e poi chiudersi inesorabilmente per sempre. Storicamente e politicamente era troppo importante per essere vista solo dagli Italiani che in quel periodo vissero o vennero a Roma, e ignorata da tutti gli altri. Le nuove generazioni sovratutto dovevano conoscerla, visitarla, amarla, trarne insegnamenti ed esempi.

Non poteva finire come tutte le altre Mostre, e non è finita: si è riaperta, dopo qualche anno, nella parte nuova del palazzo delle Belle Arti a Valle Giulia, nella verde cornice di Villa Borghese, e qui resterà fino a quando sarà possibile una sistemazione definitiva in un edificio da costruirsi espressamente. E in questa nuova fase nulla ha perduto del suo carattere, si è arricchita di documenti e di cimelii che hanno la virtù di far pensare e di commuovere, di convincere e di esaltare. E' rimasta come un grande libro, che tutti possono leggere, capitolo per capitolo, rifacendo il cammino dell' Italia dai giorni dell' intervento a quelli della guerra, della vittoria, della rinuncia, del bolscevismo, delle prime squadre di azione, del trionfo, quando Mussolini poteva annunziare a Vittorio Emanuele III di avergli portato sul Quirinale l'Italia di Vittorio Veneto.

Pur essendo questo stupendo materiale più concisamente ordinato, la successione delle sale è rimasta, com'era logico, immutata. Si va, di sala

in sala, come in un viaggio nel tempo. Tempo breve: che cosa sono quindici anni nella vita di una Nazione antica come l'Italia? L'età di un fanciullo. Eppure, in così poco tempo, quanti avvenimenti di capitale importanza, quanti fatti determinati dalla fede e dalla volontà di un uomo, Mussolini! Tanti avvenimenti e tanti fatti, da assolvere il compito di più di una generazione da inorgoglire l'Italia che ha avuto la fortuna di viverli. Storia e non cronaca, sempre, da quando Mussolini, fondato il *Popolo d'Italia,* reclamò l'intervento che spense la vecchia Italia e fece sorgere la nuova, questa nuova Italia che, dopo aver decise le sorti della guerra europea, ha fondato, contro la volontà di nemici e di falsi amici, il secondo Impero di Roma e ha saputo sbarrare il Mediterraneo all'ultimo tentativo di avanzata che il bolscevismo osava in Europa.

Così, in questa nuova edizione del libro della Rivoluzione, accanto alle memorie di ieri — gagliardetti, armi, ritratti e lettere di giovani che immolarono la vita per la Patria e il Fascismo; accanto al covo di via Paolo da Cannobio e alla stanzetta di via Lovanio, dove Mussolini preparò le prime grandi giornate della storia contemporanea d'Italia e di Europa, alle vetrine contenenti i suoi autografi, i ricordi della sua vita e dell'ambiente in cui visse gli anni della fanciullezza, troviamo i documenti di ciò che l'Italia fascista ha fatto e continua a fare coi Fasci all'estero per proteggere e difendere da tutte le insidie, tra cui la più grave è quella della snazionalizzazione, gli Italiani che hanno lasciato la Patria. Ed ecco le prove di altri eroismi, altre macchie rosse di sangue di martiri: ecco la guerra d'Etiopia, ecco la guerra di Spagna, coi loro episodi

sublimi, coi loro morti gloriosi, giovani in massima parte, cresciuti all'ombra dei gagliardetti del Littorio.

Ottimamente inquadrati e, facendo tesoro dell'esperienza, messi in maggiore evidenza, tutti questi documenti dànno la sensazione totale e precisa di ciò che ha fatto la Rivoluzione Fascista dell' Italia e degli Italiani, parlano alla mente e al cuore, suscitano impressioni indelebili, con ogni nome, con ogni data, con ogni figura, dimostrano che il meraviglioso ciclo non si è chiuso, che gli squadristi sono diventati legionarii e non si sono fermati.

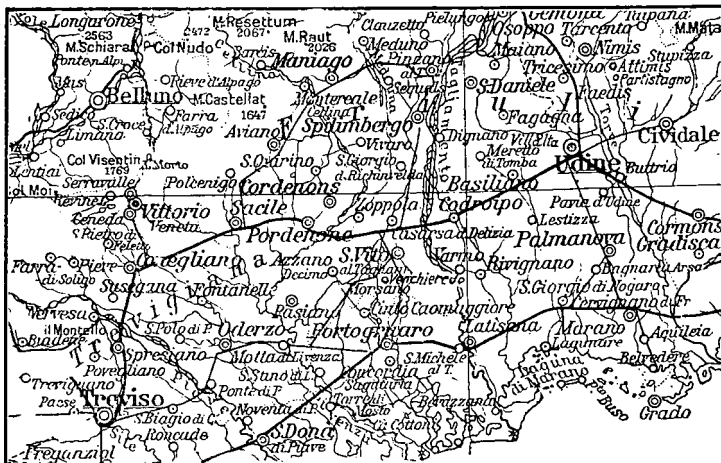
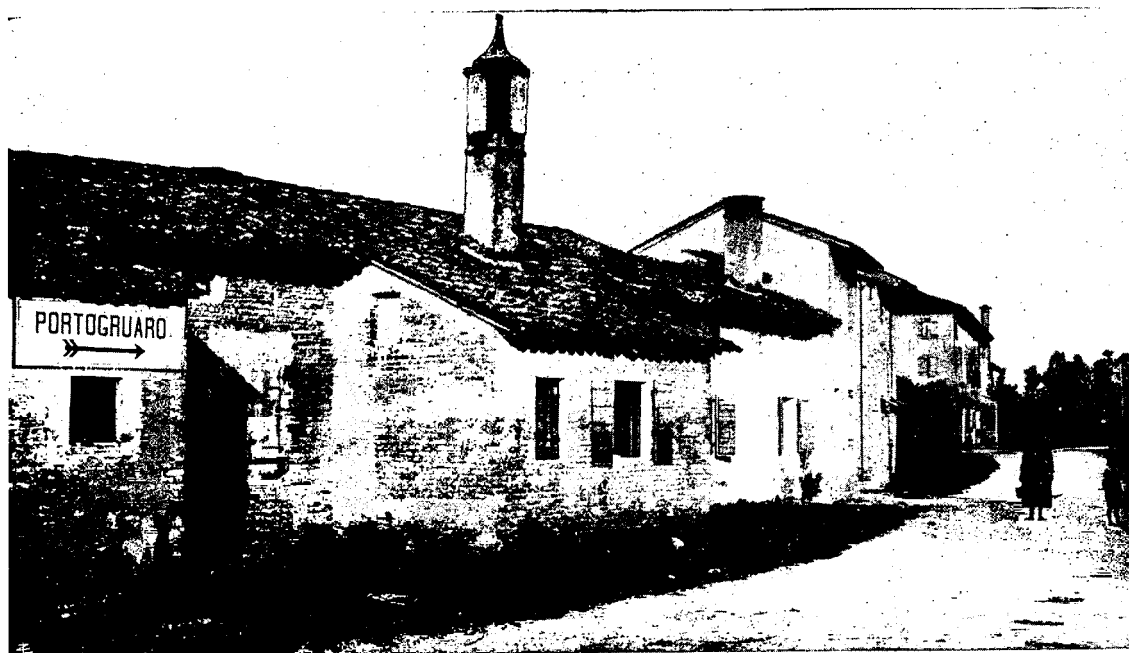
Con una felice coincidenza, nello stesso giorno il Duce inaugurò la Mostra della Rivoluzione a Valle Giulia e, nel palazzo delle Esposizioni, quella Augustea della Romanità, in cui sono raccolti i segni della potenza e della gloria dei Cesari e le prove della missione di civiltà svolta da Roma nel mondo. Le due Mostre si completano a vicenda, sono la logica conseguenza l'una dell'altra. Chi avrebbe potuto, in altri tempi, quando Roma non era che un immenso museo, pensare alla celebrazione del Bimillenario di Augusto e chi avrebbe potuto senza sentire, fuori di ogni suggestione retorica, la grandezza romana, dare un nuovo volto e una nuova anima all'Italia: quel volto e quell'anima che mirabilmente si rivelano nelle Sale di Valle Giulia?

Nessuno, all'infuori di Mussolini. Perciò la personalità di Mussolini è sempre presente, perciò in ogni sala è viva la testimonianza della sua opera geniale e lungimirante, dai primi giorni della battaglia impegnata nelle vie di Milano e poi in tutte le vie d'Italia perchè l'Italia non restasse estranea al conflitto europeo, compiaciuta di una neutralità infingarda ed interessata che le avrebbe preparato un avvenire forse uguale a quello della Spagna rossa, fino ai nostri giorni, fino a domani, giacchè la nuova storia d'Italia continua con la Rivoluzione Fascista. *l. b.*

I PAESAGGI DELLE "CONFESSIONI„ DI IPPOLITO NIEVO

È noto che Ippolito Nievo, il poeta garibaldino, perito in mare tornando dalla Sicilia con le carte della spedizione dei Mille, ha ritratto nella sua opera maggiore, le *Confessioni di un Ottuagenario,* molti luoghi del *natio Veneto,* dov' egli trascorse la fanciullezza, la sognante adolescenza e la gioventù agitata dalle passioni della Poesia e della Patria.

Dalla terra veneta, e specialmente dal Friuli, tanto da lui amato, egli attinse i motivi fondamentali del suo capolavoro. Il Nievo, infatti, condusse la maggior parte della sua non lunga esistenza tra Padova, dove nacque, e la florida borgata di Soave, che sovrasta un antico castello ghibellino, donde *« l'occhio del riguardante spazia senza limiti e contempla le colline tutte del Veronese orientale e molta parte del Vigentino»;* tra Verona e Udine, tra Colloredo di Montalbano e Portogruaro, tra Teglio e Cordovado, seguendo il padre, funzionario dell'Austria, che avendo perduto l' impiego a causa dei suoi liberi sentimenti, errava in cerca di miglior fortuna dove lo chiamavano i congiunti con promesse di aiuto.

Ma il Friuli s'impresse nel suo cuore e nel suo ricordo: lo amò come « *un piccolo compendio dell'Universo* » e nella sua cornice dagli ampî orizzonti inquadrò le scene indimenticabili delle *Confessioni.* Non v'è regione — a suo dire — che comprenda plaghe più varie, dalle vette immacolate delle Alpi, all'aperto e luminoso riso del mare; dalla pianura palustre, ai dorsi asciutti dei colli su cui verdeggia « *la pampinea vite* ». Fan corona al Friuli i monti della Carnia e delle Alpi Giulie; il Lemene, il Tagliamento, il Torre, il Natisone, l'Isonzo

IPPOLITO NIEVO. *(Busto dello scultore Valentino Turchetto di Portogruaro)*

FRATTA - VIA IPPOLITO NIEVO. *(Fot. A. Paggiaro)*

VEDUTA GENERALE DEL CASTELLO DI COLLOREDO DI MONTALBANO. *(Fot. A. Brisighelli)*

PIEVE DI TEGLIO VENETO. *(Fot. N. Berlam)*

VILLA DI RAMUSCELLO. *(Fot. A. Brisighelli)*

lo irrigano, discendendo alle marine di Grado e alle lagune di Marano nell'Adriatico.

Al soggiorno di Udine Ippolito preferì quello di Colloredo, che dista dal capoluogo otto miglia, « *tutte vaghe tra collinette ombrose e pittoreschi torrentelli e verdi castagneti* », e dove sorge il turrito castello dei Colloredo, da un ramo dei quali discendeva la sua nonna materna Ippolita. In questo graziosissimo anfiteatro di struttura morenica bisogna cercare, infatti, quasi tutti i paesaggi delle *Confessioni*. Chi lesse il libro non se li dimentica più e li ripensa quasi come luoghi familiari, in cui abbia egli stesso dimorato a lungo.

Ma non si deve credere che le mirabili descrizioni del romanzo riproducano sempre i luoghi e le cose come sono oggidì. Il turista che li visitasse col libro del Nievo alla mano e volesse con quella guida riconoscerli, andrebbe incontro a inevitabili delusioni. Il Nievo usò lo stesso procedimento attribuito al grande Apelle, che per delineare la sua famosa Venere fece una specie di compendio di tutte le bellezze più salienti osservate in una moltitudine di fanciulle greche offertesi a lui per modelle.

Per esempio: il castello di Fratta, in cui si svolge l'azione della prima parte del libro, si trova, sì, nel luogo preciso in cui sorgeva un tempo l'autentico castello di questo nome, di cui rimangono soltanto tracce di fondamenta e qualche spalto di terra; ma le caratteristiche costruttive sono quelle del castello di Colloredo, presso Tricesimo, dov'egli scrisse appunto le *Confessioni* negli anni 1857 e 1858. Come avrebbe egli potuto darci la descrizione del castello di Fratta che a quel tempo era già un cumulo di macerie? « *Io vissi* — scrive egli stesso — *i miei primi anni nel castello di Fratta, il quale adesso è nulla più di un mucchio di rovine, donde i contadini traggono a loro grado sassi e rottami per le fonde dei gelsi...* ».

Ai nostri giorni, in quel punto della sconfinata pianura, a un miglio da Teglio, non esiste più che un lungo dorso di terreno con poche tracce di fondazioni, e verso la metà del secolo scorso era ancora visibile, in discrete condizioni, soltanto un cortile lastricato. Solo un gelso secolare, che guarda ancora quella rovina, potrebbe dirci, se avesse anima e voce, quel che fu al proprio tramonto il castello di Fratta, tardivo

testimone della millenaria vita feudale, di cui Nievo rappresentò il grigio crepuscolo.

Comunque, anche ai suoi tempi aurei, esso non ebbe mai « *la moltitudine dei fumaioli, i quali alla lontana gli davano aspetto di una scacchiera a mezza partita*»; similitudine esatta soltanto se riferita al castello di Colloredo, di cui il Nievo poteva ben dire che, « *se gli antichi signori contavano un armigero per camino, quello doveva essere il castello meglio guernito della Cristianità* ». Anche la poderosa torre dell'orologio, alla quale era addetto il vecchio Martino, è quella di Colloredo, in cui si arrampica tuttora l'edera tenace che — dice il Nievo — «*era venuta rivestendolo... e aveva finito col fargli addosso tali paramen-*

IL MOLINO DI STALIS, FRA VENCHIEREDO E BAGNAROLA. *(Fot. N. Berlam)*

LA PITTORESCA ROGGIA DEL MOLINO. *(Fot. N. Berlam)*

PORTOGRUARO - IL LEMENE. *(Fot. A. Paggiaro)*

LA PODEROSA TORRE DELL'OROLOGIO, RIVESTITA « DALL'EDERA TENACE »....

ti d'arabeschi e festoni, che non si discerneva più il colore rossigno delle muraglie di cotto ».

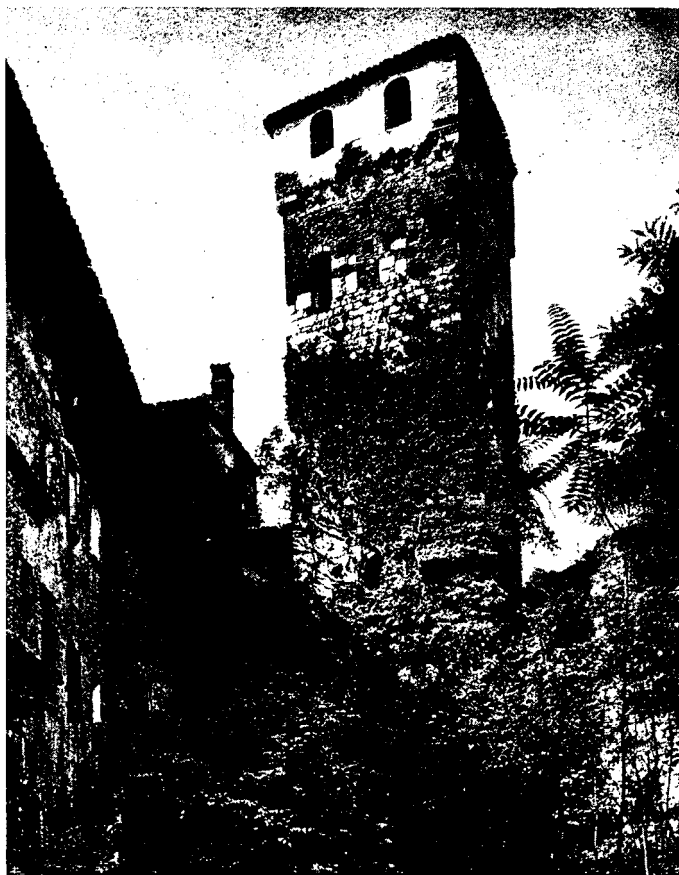
Questo per l'esterno del maniero. Se entriamo nel castello di Colloredo e cerchiamo la famosa indimenticabile cucina, la cui descrizione è forse il più prezioso gioiello del libro, non troviamo assolutamente nulla che possa ricordarla. Per riconoscerla nei suoi tratti essenziali dovremo visitare il castello di Villalta, feudo un tempo dei Della Torre Valsassina ed ora proprietà dei signori Pecile. La cucina di Fratta è qui: « *un vasto locale, di un indefinito numero di lati molto diversi in grandezza... oscuro, anzi nero, d'una fuliggine secolare, sulla quale splendevano, come tanti occhioni diabolici, i fondi delle cazzeruole* ». Gli angoli poi di Villalta « *erano combinati con sì ardita fantasia, che non v'aveva uno che vantasse il suo compagno; sicchè ad architettarli o non s'era adoperata la squadra o si erano stancate tutte quelle che ingombrano lo studio di un ingegnere* ». Da ciò l'infinito numero dei lati della grande cucina fumosa e la loro irregolarità.

Il castello di Villalta conserva an-

CORTILE D'ONORE DEL TURRITO CASTELLO DI COLLOREDO. *(Fot. A. Brisighelli)*

cora il suo romantico aspetto, specialmente nel cortile e nella bellissima torre, che devono aver lasciato una profonda impressione nel giovane scrittore.

Questa sovrapposizione sintetica di aspetti del paesaggio, questo curioso scambio di luoghi si avverte anche in altri particolari descrittivi del romanzo. Esiste ancora la fontana di Venchieredo, presso la quale si svolse l'idillio rusticano fra la vezzosa Doretta e Leopardo, ed oggi ancora vi si dà convegno la gioventù dei dintorni; ma il paesaggio, com'è descritto nel romanzo, non coincide con l'aspetto del luogo, ed anche il particolare dei pesciolini che scherzavano attorno alle seducenti caviglie della giovane si addice meglio alle acque del vicino molino di Stalis, presso Bagnarola, un recesso degno di essere descritto da Virgilio.

Più viva corrispondenza fra il testo del romanzo e i luoghi come ora si presentano, si trova, ad esempio, nella pieve di Teglio, con quel suo modesto ma leggiadro portichetto architravato, dove si vorrebbe vedere ancora « *il piovano... maestro di dottrina e di calligrafia* » a Carlino, e

IL ROMANTICO CASTELLO DI VILLALTA. *(Fot. A. Brisighelli)*

CIO' CHE RIMANE DEL CASTELLO DI PARTISTAGNO, FRA ATTINIS E FAEDIS. *(Fot. A. Brisighelli)*

CORDOVADO. (*Fot. A. Paggiaro*)

che ha sempre « *dinanzi un vastissimo spazio di pianure verdi e fiorite, intersecate di grandissimi canali* ». Lo stesso dicasi del castello di Partistagno, fra Attimis e Faedis, quantunque oggi scoperchiato e quasi sommerso sotto l'edera invadente, il quale fu teatro della spassosissima scena della bastonatura del temuto messer Grandi da parte del truculento ed arrogantissimo Conte, che, « *posto col suo castello quasi al confine illirico, parteggiava scopertamente per gli imperiali* ».

Nella nostra peregrinazione alla ricerca dei luoghi in cui si svolge l'azione del romanzo, ci premeva particolarmente di ritrovare quel bastione di Attila « *presso alla marina, di fianco a Lagugnana* », di cui il Nievo dice che « *da Fratta a là correvano sette buone miglia per i traghetti più spicci* » e donde Carlino avrebbe avuto per la prima volta la visione stupenda di un tramonto lagunare, che lo fece cadere in ginocchio, come Voltaire sul Grütli. Ma questo famoso bastione, « *dove la tradizione paesana vuole che, venendo in Aquileia, abbia tenuto suo campo il re degli Unni prima di essere incontrato dal pontefice Leone* », noi non lo abbiamo trovato, pur avendolo cercato diligentemente nei dintorni di Lagugnana.

Che cosa possiamo indurne? Certo è che la distanza da Lagugnana all'argine marino, donde si può vedere il paesaggio lagunare, è tale che, sommata alla distanza da Lagugnana a Fratta, sembrerebbe impossibile potesse percorrerla un ragazzino in una sola tappa e nello spazio di un pomeriggio, fino al tramonto del sole. E' vero,

LIDO DI PORTOGRUARO, IN RIVA AL LEMENE. (*Fot. A. Paggiaro*)

altresì, che dai tempi del Nievo ad oggi i notevoli lavori di bonifica eseguiti nella zona ne hanno modificato essenzialmente l'aspetto: quella che era una « *campagna arida ed abbandonata* » è ora una plaga di campi ubertosi e di fattorie modello. E' possibile che il famoso bastione sia stato demolito durante le opere di bonifica.

Portogruaro invece, nonostante vi sia passata la guerra, conserva ancora invariata la fisionomia accogliente di quando vi andava a villeggiare l'eccellentissimo Senatore Frumier. Allora, come ora, « *Portogruaro non era l'ultima fra le piccole città di terraferma, nelle quali il tipo della Serenissima Dominante era copiato e ricalcato con ogni possibile fedeltà. Le case grandi, spaziose, col triplice finestrone nel mezzo, s'allineavano ai due lati delle contrade, in maniera che soltanto l'acqua mancava per completare la somiglianza con Venezia... Leoni alati a bizzeffe sopra tutti gli edifici pubblici!* ».

Nessuna meraviglia che ancora vi sorga intatto il palazzo già Pernice ed ora Stucky, in cui il Nievo fece alloggiare — come i lettori ricorderanno — S. E. il Senatore Almorò Frumier, cognato dei conti di Fratta. Alloggiare, cioè, e villeggiare, chè a quel tempo « *i Veneziani costumavano chiamar villeggiatura ogni lor casa di terraferma, fosse a Milano o a Parigi, nonchè a Portogruaro* ».

Le porte di questa vezzosa cittadina sono ancora quelle di cui il Nievo dice argutamente che « *le avevano costruite strette strette, come se stessero in aspettativa della gondola e non delle carrozze e dei carri di fieno* ». I campanili e parecchie case pencolano ancora, ma non è da credere che « *ponessero cura a piantarle su deboli fondamenti* » per dimostrarne la perfetta venezianità e dare a bere che a Portogruaro non si è in terraferma.

Il buon Nievo adopera contro Portogruaro il pungolo dell'ironia, forse perchè i suoi abitanti non volevano saperne di dipendere da Udine, e non solo non parlavano il friulano, ma osavano « *parlare il veneziano con maggior caricatura dei Veneziani stessi* ».

Una scena indimenticabile delle *Confessioni* è l'incontro di Carlino col giovane e già glorioso generale *in capite* Bonaparte a Udine, mentre questi si faceva prosaicamente radere dal proprio attendente. Sussiste tuttora in Udine, ed è ben conservato, il palazzo Florio, dove si svolsero le trattative della pace detta di Campoformio. Ma Napoleone abitava in quei giorni nella principesca villa Manin di Passeriano, dove si conserva intatta la stanza in cui egli dormì.

Questo narra la storia autentica; ma la tradizione locale indica un altro edificio in cui sarebbe stata firmata la pace di Campoformio. Lo stabile è ora sede di una osteria, naturalmente chiamata « *alla Pace* » e fregiata di una sonante epigrafe:

FOSSALTA. *(Fot. A. Paggiaro)*

NAPOLEO MAGNUS
PIUS - FELIX - INVICTUS - AUGUSTUS
FOEDERI CAMPOFORMIDENSI
PACIFICUS
XVI - KAL. NOVE. AN. MDCCICVII

Sotto l'epigrafe è dipinta l'insegna dell'osteria, rappresentata da Napoleone che firma il trattato. L'oste, fierissimo e tenace assertore del fatto, che circonfonde di un alone di gloria il suo esercizio, aggiunge che nella casa si conservavano alcuni cimeli di quell'infausto evento, andati dispersi (vedi fatalità!) durante l'invasione austro-tedesca del 1917.

In questo ambiente, idilliaco in gran parte, e in mezzo ad una società agitata da passioni e speranze, Ippolito Nievo situò l'azione del suo romanzo. Egli perì prima di aver potuto esercitare sul poderoso lavoro la necessaria opera di lima; non di meno il tempo non ha avvizzito una sola foglia dell'alloro decretato dalla posterità al giovane scrittore.

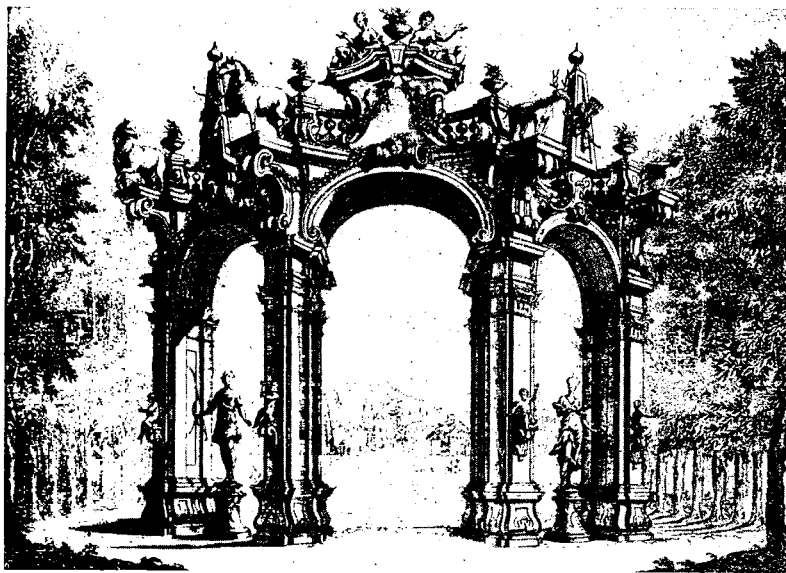
ARDUINO BERLAM

X X I V D I C E M B R E 1 9 3 7 · A. XVI E. F.

V GIORNATA DELLA MADRE E DEL FANCIULLO

« ... tutte le grazie e tutte le forze dell'amore tendono a questo prodigio che matura nel mistero e si compie nel dolore santificando la carne ed eternando la vita ». Carlo Delcroix

IL SECONDO CENTENARIO DEL "SAN CARLO" DI NAPOLI

Succeduto il regno dei Borboni ai tramontati dominî spagnolo e austriaco, anche al teatro furono accordate provvidenze, ed anzi tanto larghe quanto mai ad esso erano state concesse per l'innanzi. E ciò, nonostante che il nuovo Re, Carlo III, mancasse di spirito artistico e non intendesse la musica. Ma egli era innamoratissimo di sua moglie, Amalia di Walbourg, figlia di Federico Augusto Re di Polonia, e per compiacerla si rassegnava a frequentare il Teatro San Bartolomeo, continuando peraltro a chiacchierare metà dello spettacolo, e l'altra metà a dormire. Avvenne però una sera che — essendo la strada assai malagevole — i cavalli della reale carrozza cadessero, con grande spavento della Regina. La quale — nonostante la sua passione per il teatro — dichiarò che mai più si sarebbe recata al «San Bartolomeo». Pensò allora il Borbone che per contentare la Regina occorresse costruire un altro teatro, cui si potesse accedere comodamente e che fosse vicino alla Reggia. Di ciò diede incarico al Brigadiere dei Reali Eserciti, Giovanni Medrano, il quale concepì il disegno del nuovo teatro, la cui esecuzione — dopo aver studiato le piante dei maggiori teatri d'Italia — veniva realizzata, in soli sette mesi, dall'architetto Angelo Carasale. Devesi peraltro aggiungere che a decidere Carlo di Borbone alla nuova costruzione concorse il senso altissimo che egli aveva del regio decoro, per cui già aveva fatto innalzare il Museo e la Reggia di Caserta, il Palazzo di Capodimonte e altre utili e insigni costruzioni.

UNA SCENA DI PIETRO RIGHINI, PITTORE TEATRALE DEL «SAN CARLO». *(Collez. dell'A.)*

Il più grande palcoscenico d' Europa - Spettacolose rappresentazioni liriche e coreografiche.

In omaggio al Re, il nuovo teatro fu detto di San Carlo, e inaugurato il 4 novembre 1737 con l'*Achille in Sciro*, opera di Domenico Sarro, su libretto di Pietro Metastasio — che era a Napoli, come d'altronde in tutta Europa, il poeta melodrammatico preferito — e con la scenografia del parmense Pietro Righini.

Ricorre, quindi, quest'anno il secondo centenario del Teatro San Carlo, che ancor oggi è considerato uno dei migliori del mondo, ed era, al suo sorgere, il più grande d'Italia, la sua sala superando, nelle varie dimensioni, sia pure per poco, la Scala di Milano. Qualche cifra ne fa fede. Metri 24,70 correvano fra la porta della platea e la ribalta, 5 fra la ribalta e il telone, la ribalta essendo costituita da un avanzamento del piano scenico oltre il boccascena verso la platea. La larghezza del boccascena era di metri 15,90. La distanza dal telone al fondo della scena di ben metri 26,45. Dunque, un palcoscenico vastissimo, la cui profondità fu però abbreviata allorchè, a suo danno, si vollero ampliare le attigue scuderie reali. Ma prima che ciò avvenisse il palcoscenico del San Carlo ebbe un'indiscutibile primato: come in nessun altro teatro, esso era atto a contenere grandi masse per balli, combattimenti e azioni equestri. Nella *Partenope* del Sarro (1739), infatti, gli attori cantarono a cavallo. Nel ballo *La Cenerentola* furono in scena ben 60 cavalli e in altri spettacoli coreografici si ebbero persino evoluzioni di cavalleria. I nostri vecchi sostenevano che un tempo, dal fondo del palcoscenico appositamente dischiuso si scorgeva

CARLO III DI BORBONE. *(Napoli, Museo Filangieri)*

persino il mare; e ciò prima che i fabbricati interposti ne togliessero la vista. Nel 1742, per la rappresentazione dell'*Alessandro nelle Indie*, si fece accedere sul palcoscenico un elefante; ma poichè ne subì danno qualche attore, si rinunziò da allora a consimili barocchismi.

La sala, in forma di «racchetta» — come la definisce Paolo Landriani nella sua *Descrizione dei Teatri* — aveva una sovraccarica decorazione di stucchi. Sei ordini di palchi — ogni ordine ne aveva 32 — si svolgevano nel giro della sala. E dal secondo di tali ordini — proprio di fronte al proscenio — si sporgeva il Palco Reale (fastosissimo di drappeggi e stucchi in rosso e oro), che dal primo si innalzava sino al quarto ordine.

Le avventure d'un architetto: dal trionfo al carcere.

Piacque il teatro a Carlo III, il quale se ne rallegrò con l'architetto e impresario Carasale, aggiungendo soltanto il rammarico che non avesse pensato a collegare il teatro con l'attigua Reggia. Non lieve dunque dovette essere la sorpresa del Re quando, al termine dello spettacolo, venne invitato dal Carasale a seguirlo per una galleria — improvvisata lì per lì e coperta di tappezzerie — che stabiliva per l'appunto un diretto passaggio fra il teatro e il Palazzo. Veramente gli storici dubitano che si trattasse di un'improvvisazione del cortigiano impresario e credono che il lavoro fosse già tempestivamente predisposto. Definiscono perciò l'episodio una leggenda.

Sfortunatamente il successo del Carasale non doveva essere che effimero, poichè — narra il Florimo ne *La scuola musicale di Napoli* — avendo egli «speso più del convenuto, nè valendogli al cospetto dei ragionieri la testimonianza della sua povera vita, fu chiuso in Castel Santelmo, dove col pane del fisco rimase alcuni anni sino alla morte».

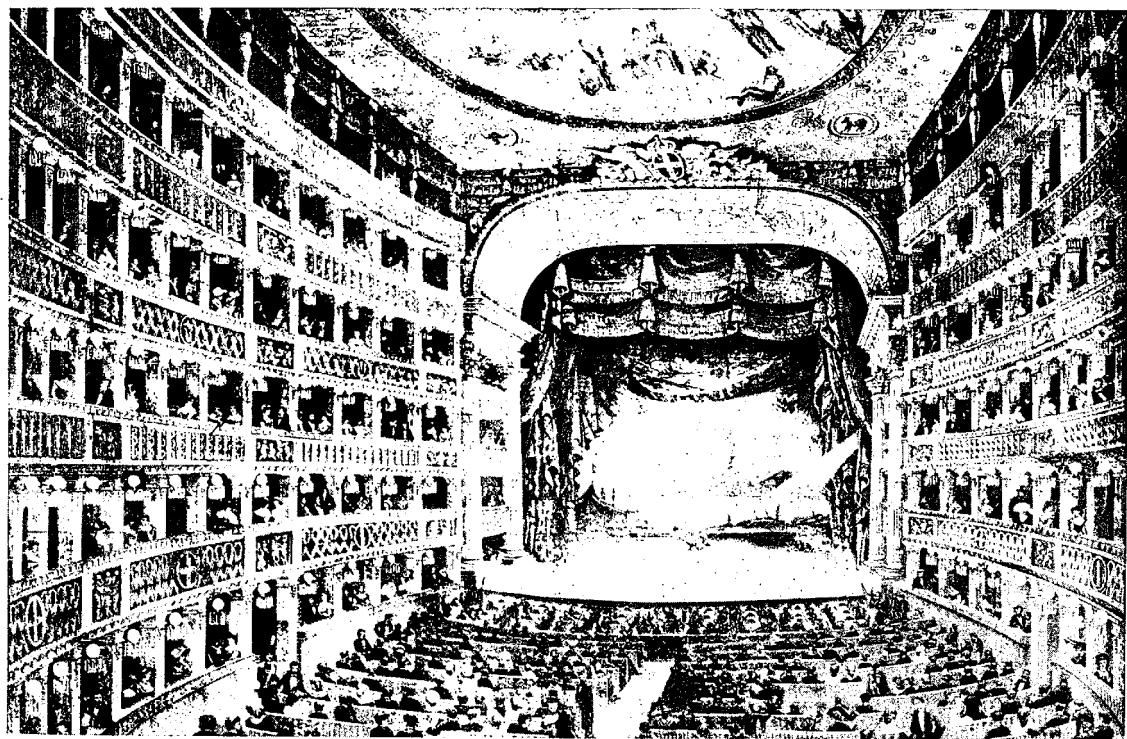
D'altronde gli esperti, se riconoscevano al nuovo teatro qualità eccezionali, dovevano anche rilevarne qualche non lieve difetto. Infelice era, infatti, il vestibolo, che per la improvvida mancanza di un «ridotto», doveva servire da ambulacro nelle pause dello spettacolo, e che risulta specialmente oggi misero e insufficiente. Anche l'acustica del teatro non era perfetta: giudica il Landriani a causa della piatta conformazione del soffitto, nonchè dei tramezzi divisori dei palchi, della profondità del palcoscenico e ampiezza della sala, che rendevano difficilmente percepibili le voci agli spettatori collocati in fondo di essa o nei palchi laterali dell'ultimo ordine.

I Napoletani a teatro - Un rigido regolamento per un pubblico indisciplinato.

Quasi tutta la nobiltà napoletana, che aveva in proprietà i palchi del vecchio «San Bartolomeo», si affrettò ad accaparrarsi quelli del nuovo teatro, contribuendo così a coprire le spese della sua costruzione, che erano ammontate a centomila ducati, e alle quali il Re aveva concorso per trentaduemila. La Sovrintendenza del Teatro — ricorda Benedetto Croce ne *I Teatri di Napoli dal Rinascimento alla fine del secolo XVIII* — venne affidata all'Uditore dell'Esercito, il quale stabilì «un regolamento con cui si proibiva a chiunque di andare sulle scene, di battere le mani o di accendere lumi per plauso, o di chie-

dere il *bis* (solo il Re poteva farlo), si escludevano dalla platea i servitori di livrea, e si aboliva la «taverna» che era già nel San Bartolomeo.

Queste disposizioni lascerebbero supporre chissà quale disciplina e raccoglimento del pubblico durante lo svolgimento dello spettacolo. Ma ce ne dissuade il Landriani, il quale, con tutta semplicità, annota: « Si usa, come in tutte le sale teatrali di Italia, di ricevere visite nei palchetti, e di conversare e di giuocare alle carte ». Voi domanderete allora a quale scopo il musicalissimo napoletano si recasse a teatro. La risposta è quanto mai semplice: per ascoltare l'opera, ma — conviene aggiungere — l'opera quale era concepita a quei tempi. Cioè, un intreccio più o meno originale e interessante (pen-

LA REGINA MARIA AMALIA DI WALBOURG, FIGLIA DEL RE DI POLONIA E MOGLIE DI CARLO III.

INTERNO DEL « SAN CARLO » NEL 1883. *(Il Teatro Illustrato)*

sate che l'*Alessandro nelle Indie* venne musicato da trentanove diversi compositori, e capirete quale strano pasticcio dovesse risultarne!) svolto in prevalenza su un recitativo secco o sostenuto da pochi istrumenti, il quale rendeva pertanto le parole comprensibilissime e nel corso del quale, nei momenti di maggiore effusione lirica, erano intercalate arie, duetti, terzetti, quartetti, quintetti, concertati, cori. E' evidente che, dopo la prima rappresentazione, quei componimenti scenici non avevano più nulla da rivelare all'ascoltatore. Se essi avevano avuto — come allora usavasi dire — « buon incontro » per le qualità della musica e dei cantanti, il pubblico tornava a teatro, ma seguiva poco o punto l'azione e occupava il suo tempo a mangiare, a conversare in palco o da un palco all'altro, a scambiarsi visite; e poi — quando giungeva l'episodio musicale preferito — tornava a rivolgere la propria attenzione alla scena. Così il melodramma era allora concepito; nè può dirsi che un tal genere sia sommariamente da condannare, ove si pensi che molti brani musicali di quei melodrammi appaiono ancor oggi vitali, mentre molti dei drammi musicali composti dopo la riforma wagneriana, con la parola sommersa in un'orchestrazione pesante e talvolta esteriore e inespressiva, riescono difficilmente comprensibili e — se non avvivati del genio musicale — generano monotonia e sono destinati irrimediabilmente all'oblio. Allora, invece, l'evidenza della parola, e quindi dell'azione, riusciva a salvare un'opera anche se gli episodi musicali in essa incastonati non erano autentiche gemme. L'eccesso di oggi può dunque giustificare l'opposto eccesso di allora.

PIETRO METASTASIO. *(G. B. Bosio del.)*

E non si dimentichi un'altra circostanza. La scopertura delle voci allora esigeva che esse avessero pregi sicuri ed eletti, e una stessa opera poteva servire da pietra di paragone per diversi cantanti. Attualmente, invece, la voce non è che un elemento, sia pure privilegiato, del tessuto orchestrale, un istrumento dominante e conduttore, ma pur sempre un istrumento. Meglio che *è*, potremmo dire *era*, poichè da qualche tempo si manifesta la tendenza a un ritorno al melodramma, cioè a una funzione di predominio della voce, in quanto sono i personaggi che, svolgendo l'azione, debbono signoreggiare l'ambiente. E ciò appare tanto più necessario in Italia, che è sempre stata, ed è tuttora, il paese nel quale meglio si sappia cantare ed apprezzare il canto.

Il quale canto — nel teatro del Settecento — non solo è oggetto principale dell'azione drammatica, ma talvolta ne diventa addirittura indipendente. Ciò che premeva allora era di scoprire una geniale melodia e di ascoltarla genialmente eseguita. Questo soltanto può giustificare le intemperanze dei cantori, i quali obbligavano spesso l'orchestra a sostare, onde aver modo di dare al loro canto sviluppi virtuosistici e dimostrare così fin dove potessero giungere le loro capacità vocali. Si faceva, insomma, nel campo vocale, quanto usava farsi in quello istrumentale della musica pura: realizzare, con la perizia musicale e la fantasia del compositore, o con quella propria, le più ingegnose, ardite, e spesso addirittura le più barocche variazioni.

Ciò premesso, non istupirà l'arbitrio col quale venivano assegnate le parti, e per cui un ruolo maschile era affidato a una donna (esempio l'*Achille in Sciro*, in cui il protagonista era la celebre Vittoria Tesi), o il ruolo di una donna a un cantore smascolinizzato. Si voleva sentir cantare il meglio che fosse possibile; e questo era tutto o quasi tutto.

Due altre caratteristiche del teatro di allora vanno rilevate: la grandiosità della scenografia e della messa in scena, le quali miravano a suscitare ammirazione e sorpresa, sostituendo così una loro originalità alla originalità, spesso mancante, della trama; e l'arbitrio dei costumi, nei quali si sbizzarrivano i capricci ambiziosi dei

NICCOLÒ PICCINNI. *(Collez. dell'A.)*

G. MAIORANO (CAFFARELLI), IL CELEBRE CANTANTE SOPRANISTA.

cantanti, quasi sempre ignoranti di storia, e che s'impennacchiavano come galli, e si inorpellavano come sovrani, anche se dovessero eseguire umili parti di straccioni.

Gloria e sfortuna del "San Carlo,,.

Ma per quanto splendido dalle origini, la rapidità con la quale il teatro venne costruito fece sì che altri lavori dovessero successivamente compiervisi. Esso venne interamente terminato, in tutti i suoi accessorî, nel 1767. Dopo dieci anni, l'architetto Ferdinando Fuga, chiamato a rinnovare l'interno, lo fece con poco gusto. Nel 1810 altre modifiche furono apportate dall'architetto Antonio Niccolini, così nella pianta come nella facciata. Nel 1816 un incendio distrusse il teatro. Si volle allora che il San Carlo risorgesse più grandioso di prima, e ancora al Niccolini fu affidato il compito della ricostruzione. In soli sette mesi egli rifece il teatro dalle fondamenta. Lo provvide, fra l'altro, della facciata, sino ad allora mancante, con un portico di cinque archi, dei quali i due estremi e quello di mezzo rispondono alle magnifiche sale che adducono al teatro, e i rimanenti due a nicchie destinate a contenere le statue di Apollo e di Minerva. La parete, per tutto lo spazio degli archi, è a bugne, e al disopra di essi corrono cinque bassorilievi, in due dei quali sono figurati i prodigi della lira di Anfione ed Orfeo, in quello di mezzo Apollo e le Muse, e negli altri le apoteosi di Sofocle e di Euripide. Una balaustrata di travertino si svolge su le camere del portico, mentre a piombo de' sottostanti pilastri si elevano quattordici colonne ioniche di marmo bianco, con l'intero intavolamento superiore corrispondente. A questo sovrasta un frontone triangolare, che sull'acroterio di mezzo sostiene una Partenope in piedi, la quale corona i genî della Tragedia e della Commedia. Gli acroteri laterali sono due tripodi. Ai due estremi dell'intercolunnio, sei targhe recano incisi i nomi di Alfieri, Metastasio e Goldoni da una parte, di Pergolesi, Iomelli e Piccinni dall'altra.

Tale fu la soddisfazione di Gioacchino Murat per il lavoro del Niccolini che, chiamatolo nel palco reale, lo decorò al merito con queste parole: *Io, militare, ho il debito di decorarvi sul campo di battaglia, e il campo della vostra vittoria è questo bel teatro che avete rifatto.*

Successivamente il soffitto venne dipinto da Giuseppe Cammarano e il velario da Giuseppe Mancinelli con soggetti allegorici.

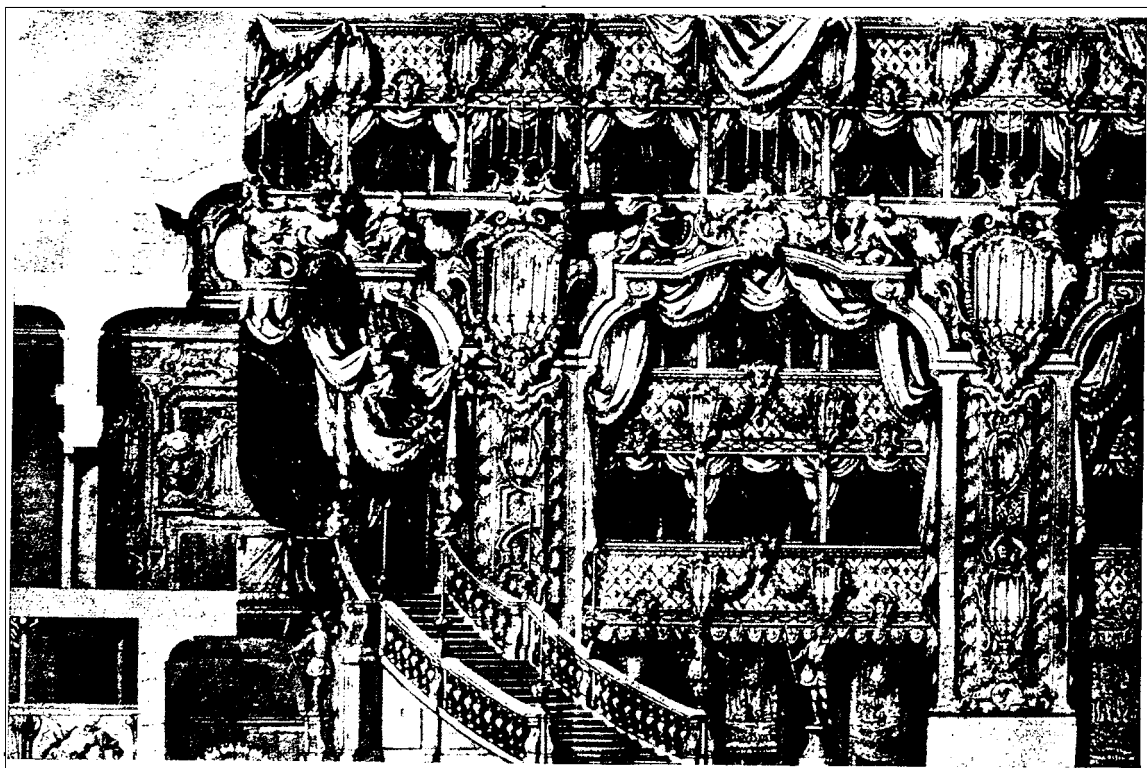
Impossibile qui affrontare anche la più rapida illustrazione dei fasti teatrali del San Carlo, che

G. MANCINELLI - I POETI AL LIMBO. *(Sipario del « San Carlo »)*

vide sulle sue scene i cantanti più famosi interpretare, e sovente portare a battesimo, le opere dei più celebrati maestri.

Concluderò dunque riferendo che — superato il travaglio di complicate crisi amministrative — il San Carlo ha potuto essere, da qualche anno, opportunamente rammodernato e riorganizzato. Non è più possibile, per esempio, dalle fessure del pavimento di legno di un palco, spiare quanto avviene nel palco sottostante. La sala e l'ambulacro sono stati sottoposti a un sostanziale lavaggio, che però non ha in nulla alterato l'originale loro decorazione. Il palcoscenico è stato, dalle sottostrutture al tetto, rafforzato e portato alla capacità di funzionamento di un teatro moderno. Ora si provvede anche a dotare il teatro di un degno e ampio «ridotto».

Così il San Carlo è tornato quello dei tempi migliori; con la Scala di Milano, il Reale di Roma, il Carlo Felice di Genova, il Comunale di Firenze, il Massimo di Palermo, la Fenice di Venezia, il Carignano (sostituto provvisorio dell'incendiato « Regio ») di Torino, esso ora assolve degnamente il compito di svolgere repertori e presentare opere nuove agli appassionati della lirica.

ALBERTO DE ANGELIS

PARTE DEL REALE TEATRO SAN CARLO, ADORNATO PER UNA FESTA PUBBLICA. *(1757)*

CINQUE ANNI PER LE VIE DEL MONDO

Quanta parte di mondo si può visitare in cinque anni?

Marco Polo ne impiegò tre e mezzo per raggiungere Cambalic, l'odierna Pechino; Ludovico da Vartema ne spese otto in quel tortuoso viaggio sino all'isola di Giava, che dové troncare per nostalgia o, per dirla con le sue espressive parole, « per amore et benevolenzia della Patria ». Oggi, gli stessi itinerarî si possono coprire in pochi giorni di volo, ma senza trarne quei tesori di notizie e d'impressioni che eternano la fama delle antiche relazioni di viaggi.

La velocità ha impicciolito il nostro pianeta, che appare sempre più l'« aiuola » dantesca nello sfolgorante giardino del Creato. Ed è proprio la piccolezza della terra, resa più percettibile dalla rapidità delle comunicazioni, e la frequenza delle lotte e delle competizioni tra i popoli che accresce in noi il desiderio della cognizione geografica. Il giornale e la radio ci portano ogni giorno la eco di guerre e di rivolte lontane, alle quali non possiamo essere indifferenti, e altre manifestazioni della vita moderna, ad esempio il cinematografo, creano attorno a noi un'atmosfera di esotismo, che era sconosciuta alle generazioni passate.

Non può, dunque, stupire il successo che ha subito arriso a « *Le Vie del Mondo* », la nostra magnifica consorella, fondata dalla C. T. I. nel 1933, allo scopo di dotare l'Italia di un periodico di divulgazione geografica che potesse competere con le analoghe pubblicazioni straniere. Stampata su carta patinata speciale, con un ricchissimo corredo illustrativo — fotografie, cartine, tavole a colori — la nuova Rivista s'impose, oltre che per il valore intrinseco della sua materia, per quei pregi tecnici ed estetici che ne fanno una pubblicazione esemplare. Tra i suoi collaboratori figurano alcuni dei più bei nomi della scienza, della letteratura e della esplorazione.

Diamo uno sguardo ai fascicoli del primo quinquennio, che ora si conchiude. Vedremo che, se il mondo è, come dice San Basilio Magno, *liber litteris exaratus*, un grande libro composto ad esaltazione della gloria di Dio, i lettori de « *Le Vie del Mondo* » hanno il privilegio di leggerne le pagine meravigliose e coglierne l'alto senso di edificazione.

Le prime cinque annate della Rivista comprendono 7500 pagine, con oltre 4300 fotografie, 400 cartine, 250 tavole a colori, alcune delle quali a doppia pagina, 60 artistiche copertine in tricromia. La materia è equamente distribuita tra le varie parti del mondo. Sono in tutto 452 articoli, così suddivisi: Europa 142, Asia 78, Africa 77, America 55, Oceania e Terre Polari 26, Varie 74.

Parte cospicua vi hanno naturalmente gli argomenti d'attualità: Etiopia, Manciuria, Cina, India, Siria, Palestina, Spagna, Canale di Suez, Dardanelli, Mar Rosso, Saar, Danzica, Islam, Colonie Tedesche, ecc. sono problemi che la Rivista ha illustrato con grande chiarezza, precorrendo talora gli avvenimenti che li resero popolari. All'attualità politica si riconnettono poi gli scritti delle tre serie, tuttora in corso di pubblicazione: « Gli Stati del mondo dopo la grande guerra », affidata al gen. U. Ademollo, « Gli imperi coloniali degli altri », affidata al prof. R. Almagià, « Le materie prime », sotto l'alta direzione del prof. G. Mortara.

Sono stati oggetto di trattazione specifica i seguenti Paesi:

Ungheria, Svezia, Norvegia, Irlanda, Scozia, Transilvania, Portogallo, Austria, Grecia, Andalusia, Albania, Bulgaria, Etiopia, Egitto, Angola, Ceylon, Manciuria, Asia Centrale Sovietica, Afganistan, Siberia, Giappone,

Canadà, California, Nuova Zelanda, Australia, Tasmania, Canarie, Madera, Siberia, Groenlandia, Hawaii, Russia Subcarpatica, Birobidjan, Islanda, Costa d'Oro, Turchia, Lapponia, Marocco, Palestina, Siria, Cina, Birmania, Mogolia, Cocincina, Giava, Costa Rica, Polonia, Estonia, Lettonia, Alta Slesia, Persia, Iraq, Tonchino, Filippine, Patagonia, Guatemala, Principato di Liechtenstein, Spagna, Jugoslavia, Cecoslovacchia, Florida, Stato di Parà, Nuova Guinea, Regioni Artiche e Antartiche, Paesi Bassi, Possedimenti francesi, Possedimenti britannici, ecc.

Taluni scritti riguardano particolari aspetti dei varii Paesi. Tra le curiosità naturali:

Eruzioni dei vulcani andini, cascate del Niagara, Parchi Nazionali degli Stati Uniti, Parco Nazionale dell'Engadina, isola di Catalina (California), lago Balaton (Ungheria), vegetazione etiopica, lago Tana, Isola di Valamo (Finlandia), Tuzlu Göl lago salato dell'Anatolia, il Caucaso e le Alpi, Lago di Neusiedl regno degli uccelli (Austria), Reno, Fiume Azzurro, Volga, Manosarovar lago sacro del Tibet, Kailasa montagna sacra del Tibet, foreste e vulcani del Guatemala, altipiano dell'Idjen (Giava), Grande Barriera di Coralli (Australia), vegetazione australiana, flora malese, regno dell'elefante, Valle della Morte (California), ecc.

Riguardano il folclore, costumi, attività tipiche, curiosità artistiche, storiche e letterarie:

Pastori còrsi, gli Indi del Chaco, i Mozabiti (Algeria), il popolo afgano, arte antica dell'America Latina, il Buddismo, arte popolare ungherese, gli Utzuli (Polonia), i Pigmei (Congo), incisioni rupestri nel Fezzan, i Chefsuri (U. R. S. S.), i Bactiari (Persia), vita rurale in Cina, Nuovo Messico, i Maori (Nuova Zelanda), Beireuth e l'arte wagneriana, l'oreficeria, gli Zingari, costume popolare in Dalmazia, pittura abissina, Cacin, Musciò Ikò, Uà (Indocina), i Morlacchi, arte araba, i nomadi della Transgiordania, i Turcomanni dell'Atrek (Persia), il matrimonio in Cina, Cinesi al lavoro, gli aborigeni dell'Australia, Corone d'Europa, Prete Gianni, la moneta nel mondo, tornei di vacche nel Vallese, i Kavirondo (Chenia), gli Ainù (Giappone), i Valacchi del Pindo, cartiere rudimentali in Cina, strumenti musicali ungheresi, Pasqua a Monte Athos, il viaggio postumo dei Re Magi, l'incoronazione britannica, le università di Heidelberg, Cambridge, Harward, F. Minozzi pittore giramondo, guerra e cartografia in A. O., ecc.

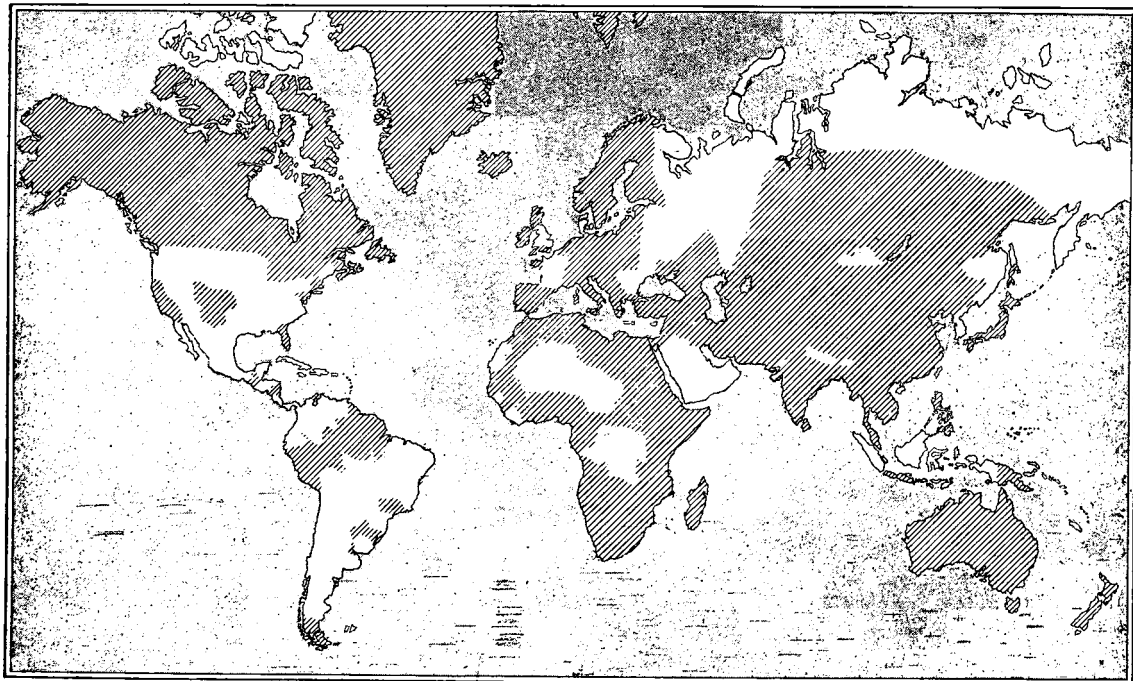
La Rivista, che non si arresta al pittoresco, ma cerca di penetrare nell'operosa vita del nostro tempo, non ha mancato di illustrare le principali metropoli e i maggiori centri di civiltà:

New York, Chicago, Washington, Londra, Berlino, Francoforte, Sciangai, Pechino, Nanchino, Rangoon, Gdynia e Danzica, Meshhed, Melbourne, Dakar, Durban, Tokio, Hsing king, Hong kong, Benares, Lima, Buffalo, Potsdam, Salisburgo, Tien tsin, Osaka, Buenos Aires, Barcellona, Malaga, Manila, Rothenburg, Kyoto, Jena, Ankara, Hallstatt, Cairo, Monaco, ecc.

I viaggi e le esplorazioni hanno avuto una congrua parte:

Tedesco Zammarano in Abissinia, L. Cipriani in Africa, G. Dainelli nell'Himalaia e nel Caracorum, naturalisti italiani nelle Guiane, A. M. De Agostini nella Cordigliera Patagonica, G. Puglisi dal Plata all'Orenoco per vie fluviali, G. Capra nel Chaco, alpinisti italiani nell'Alto Atlante, spedizione italiana in Groenlandia, esplorazioni dell'Artide e dell'Antartide, F. Antongini in Abissinia, Traversata della Lapponia in canotto smontabile, spedizione italiana nell'Atlante marocchino, viaggio nel Sudan, missione scientifica in Somalia, traversata del Sahara con apparecchi da turismo, G. Tucci nel Tibet e nel Giappone, P. Tosi esploratore e missionario nell'Alaska, la Valle dell'Hudson strada dei pionieri, il dramma polare di Byrd, i voli transpolari, viaggio sui Tassili (Algeria), ecc.

Anche le grandi imprese del lavoro e le risorse produttive dei vari Paesi sono state ampiamente illustrate:

« Strada dei Genovesi » nell'Asia Anteriore, costruttori italiani nel Siam, Rockefeller Center e Radio City (New York), Canale Welland, oro e brillanti del Sud Africa, Crociera aerea del Decennale, fiori d'Olanda, Museo Oceanografico di Monaco, grande bonifica dello Zuiderzee, miniere di Bawdwin, industria delle rose in Bulgaria, Canale di Suez, oleodotto dell'Iraq, ferrovia di Yunnan-fu, diga Boulder sul Colorado, oro della California, i grandi ponti sulla Baia di S. Francisco, le isole del guano, la « Strada dello Scià », zootecnica bol-

LE REGIONI FINORA DESCRITTE E ILLUSTRATE DA « LE VIE DEL MONDO » SONO INDICATE DAL TRATTEGGIO.

scevica, la Transiberiana, perle coltivate del Giappone, pastorizia in Patagonia, il petrolio, il Deutsches Museum di Monaco, le strade del vicino Oriente, la pesca in Bretagna e a Terranova, piantagioni di Giava, le materie prime: cotone, carbone, ferro, lana, ecc.

Tanto negli scritti sulle esplorazioni, quanto in quelli che illustrano le imprese e le attività dei singoli Stati, è stata messa in rilievo la parte che vi hanno avuto gli Italiani; ed anzi, alcuni articoli sono espressamente dedicati al contributo da essi recato al progresso dei varî Paesi ed alle grandi opere di civiltà. Non si è poi trascurata l'Arte, di cui la nostra terra è stata maestra a tutti. Ecco, infatti, illustrati i capolavori italiani che si conservano a Berlino, Monaco, Stoccarda, Brunswyck, Kassel, Londra, Parigi, Leningrado, Madrid, Amsterdam, Copenaghen, ecc.

E poichè questa espansione spirituale procede da Roma, grande maestra di civiltà, è giusto che l'antica gloria romana abbia anche qui la sua celebrazione. Oggi che l'Italia ha il suo Impero, e la luce dell'Urbe splende sempre più fulgida all'aspettazione dei popoli, «*Le Vie del Mondo*» possono ricordare con orgoglio d'aver pubblicato nel loro primo fascicolo (gennaio 1933) una descrizione dell'itinerario da Adua al Lago Tana, che tre anni dopo doveva essere percorso dalle vittoriose legioni italiane, e uno studio «Roma nel Mondo», in cui è detto, tra l'altro, che il mondo si appresta ad essere ancora una volta romano «nel segno della Croce, dell'Aquila e del Littorio». La illustrazione della Romanità e delle sue grandi vestigia fuori dei confini d'Italia è dovuta, nei fascicoli successivi, a scrittori e archeologi di chiara fama. Ecco alcuni dei principali argomenti trattati:

Roma nel Mondo, Aquincum, Museo dell'Impero Romano, Dalmazia Romana, Coira figlia di Roma, Aguntum, Hispania romana, Egitto romano, Roma nelle terre del Giordano, Mostra Augustea della Romanità, Lictoria Parva, Roma nei Balcani, Dura Europos, Gerasa, ecc.

Accanto alla illustrazione delle benemerenze romane e italiane, non è mancata quella delle attività missionarie in Asia, Africa, America e Oceania: poderosa opera di civiltà, a cui l'audacia e il martirio conferiscono sovente un carattere altamente drammatico.

Abbiamo tracciato a grandi linee il panorama dei primi cinque anni de «*Le Vie del Mondo*», panorama indubbiamente interessante, ma che diverrà sempre più ampio e suggestivo col volgere del tempo. La collezione della Rivista viene a costituire una vera enciclopedia geografica, che gli accurati indici annuali, e più ancora l'«Indice quinquennale» che verrà donato agli abbonati del 1938, rendono di rapida e facile consultazione.

«*Le Vie del Mondo*» proseguono nel cammino felicemente intrapreso, estendendo la loro indagine a nuovi Paesi, approfondendo la conoscenza di quelli già illustrati, affrontando le grandi questioni dell'attualità internazionale, attingendo alle fonti inesauribili del genio e dell'audacia umana. Il mondo è vasto e molteplice, vibrante di vita operosa, irto di formidabili problemi: c'è dunque materia sovrabbondante per una Rivista del genere. Intanto uno dei suoi più assidui collaboratori, che ha al suo attivo un quarantennio di esplorazioni e di studî, sta visitando le Antille, il Messico e l'America Centrale; un altro sta percorrendo le solitarie distese dell'Anatolia per studiare e descrivere la vita di tribù nomadi pressoché sconosciute; e altre collaborazioni sono assicurate dall'Estremo Oriente, dall'India, dall'Australia, dall'America Settentrionale e da varî altri Paesi.

Con tanta varietà di materia e tanta ricchezza d'illustrazioni, «*Le Vie del Mondo*» sono, oltre tutto, una vera festa dello spirito. Vien fatto di pensare a quel leggendario Ermotimo, di cui leggiamo nell'«*Huomo di lettere*» del Bartoli, che «la sua anima se ne andava pellegrina in vari paesi, anche di lontanissimi climi, a vedere ciò che si faceva nel mondo, sì che gli avvenne abbrugiarsi il suo corpo vivo in un luogo, e la sua anima, non consapevole di ciò, godere in un altro». Non possiamo pretendere che per i lettori de «*Le Vie del Mondo*» si rinnovi il prodigio del mago di Clezomene, ma certo l'essere portati a visitare idealmente i più svariati Paesi è cosa, oltre che utile, dilettosa e confortatrice.

E poichè l'Amministrazione della C. T. I. ha stabilito un abbonamento cumulativo convenientissimo a «*Le Vie d'Italia*» e a «*Le Vie del Mondo*» (è bene precisare che le due Riviste sono assolutamente diverse e autonome), confidiamo che i nostri lettori considereranno l'opportunità di assicurarsi due pubblicazioni che sì felicemente si integrano: l'una descrivendo i meravigliosi aspetti della nostra Patria, l'altra volgendo lo sguardo agli altri Paesi e a quanto gli Italiani hanno fatto e fanno, sotto ogni latitudine, per la causa della civiltà.

VEDUTA GENERALE DI ARSIA, ADAGIATA NEL BONIFICATO VALLONE DI CARPANO. *(Fot. E. Mioni)*

E' NATA ARSIA

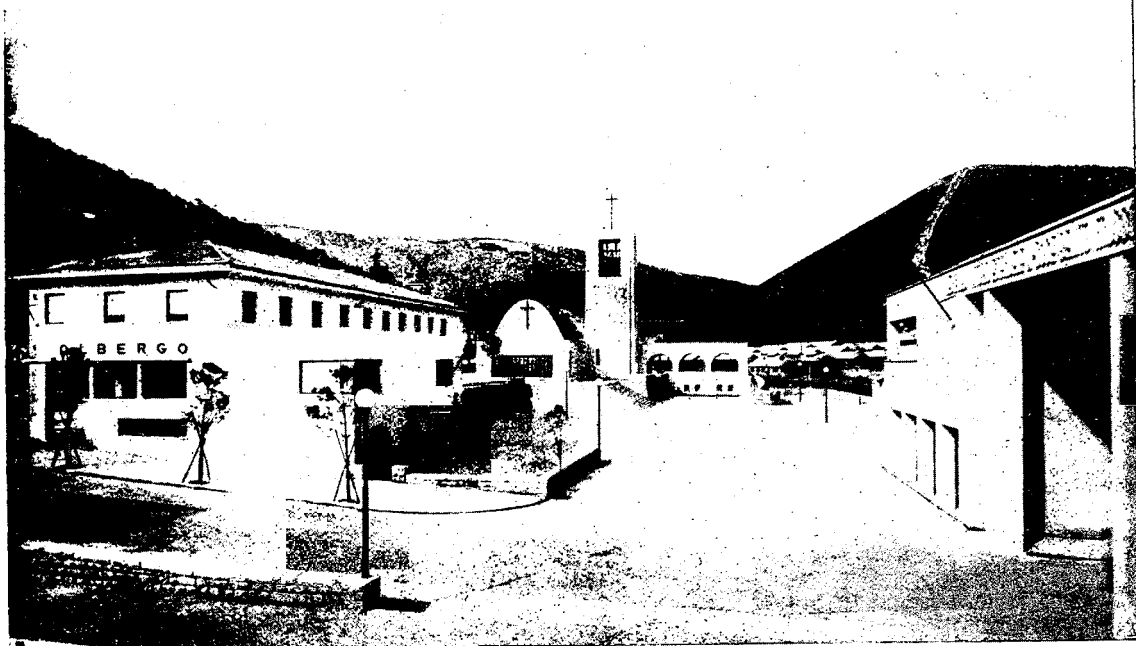
NEL CUORE MINERARIO DELL'ISTRIA

A mezzogiorno in punto del 4 novembre, anniversario della Vittoria, è stata inaugurata Arsia, la nuova città mineraria istriana. Dopo Littoria, Sabaudia, Pontinia, Aprilia e Guidonia, ecco Arsia d'Istria, la città del carbone, uno dei tre elementi della ricchezza nazionale. Domani verranno Pomezia e Carbonia.

Nella vallata di Carpano, redenta dai miasmi degli acquitrini e delle melmose paludi, ideata e voluta dal Duce, quando l'Italia era ancora stretta dall'assedio economico, Arsia è nata già con la sua storia e il suo destino consacrati dalla vittoria. Centocinquanta edifici con la piazza del centro urbano, le strade, il campo sportivo, le centrali elettriche e termiche ed i nuovi imbocchi delle gallerie, sono stati costruiti nel corso di un anno. Per la prima volta nella storia economica del mondo, le famiglie dei minatori godranno di una casa-tipo che onora il senso di umanità del Regime fascista, in confronto di tutti i regimi. Mentre nuove riserve vengono allo scoperto nella provvidenziale zona carbonifera e si centuplicano gli apprestamenti per lo sfruttamento di tanta nascosta ricchezza, Arsia, la nuova comunità, totalitariamente ed esclusivamente mineraria, viene ad opporre le sue linde casette alle nere voragini del sottosuolo.

Le piccole e nitide abitazioni, circondate da verdi lauri liburnici, saranno di sensibile conforto agli uomini che contendono alle pareti della miniera il prezioso minerale. L'affetto della propria famiglia, il conforto e la comodità della propria casa, pronti e immediati a lavoro compiuto, ecco il significato di Arsia per migliaia di lavoratori. Non più anche due o tre ore di cammino per tornare, finito il lavoro, sporchi e sudati, o sotto la sferza gelida della bora, alle proprie case sparse sui glabri fianchi dei monti dell'Istria sud-orientale, ma pochi minuti. L'ha voluto il Duce.

Così gli edifici che delimitano la piazza del nuovo Comune, eretti dalla S. A. Arsa, esercente le miniere, per celebrare la fondazione dell'Impero, sono dominati dalla miniera.

A valle della piazza sorgono le case per gli operai, fiancheggianti due strade longitudinali lunghe quasi un chilometro, parallele alla strada nazionale Fiume-Pola, e ad essa unite da quattro strade trasversali; a monte della piazza sono le case degli impiegati e dei dirigenti. La piazza

LA PIAZZA DI ARSIA, CON L'ALBERGO DEGLI IMPIEGATI, LA CHIESA E LA CASA DEL FASCIO. *(Fot. E. Mioni)*

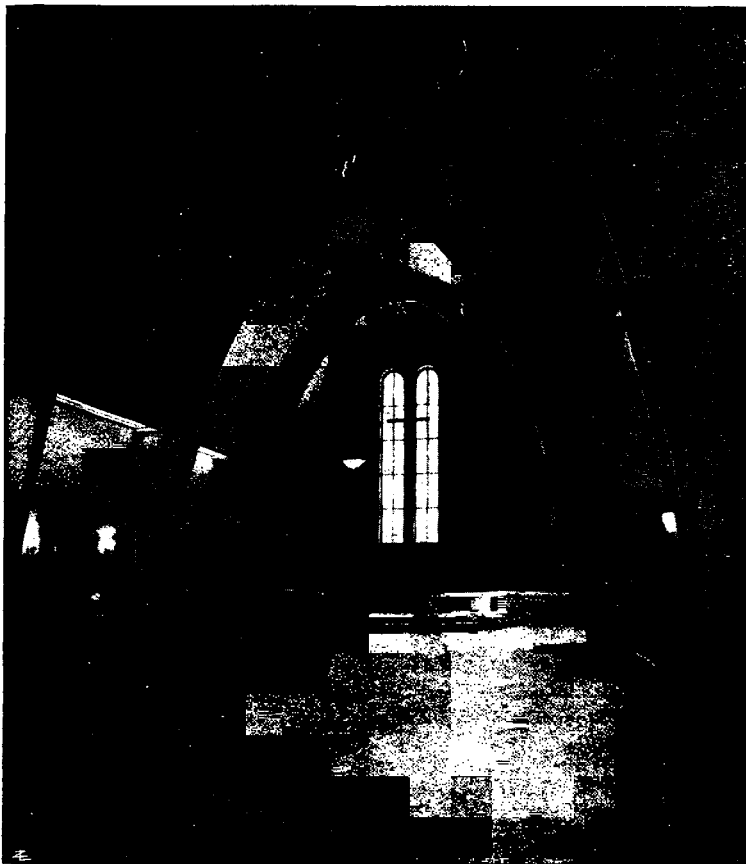
accoglie la Chiesa, la Casa del Fascio, il Dopolavoro, lo spaccio aziendale, l'edificio delle Poste e Telegrafi, la mensa-albergo per gli impiegati; in costruzione è il Municipio. In fondo alla cittadina s'eleva un albergo per gli operai e un altro per gli impiegati celibi. Prossima alla piazza è la caserma dei carabinieri e sono in corso di costruzione la scuola, un asilo, la Casa dei Balilla, quella dei Sindacati e dell'Assistenza sanitaria. Attrezzatura, rete urbana d'acquedotti, fognatura, illuminazione elettrica e pavimentazione stradale sono perfetti.

Le aree bonificate saranno in parte affidate alle famiglie dei minatori ed in parte costituite in nuove unità poderali, in ottemperanza alle direttive rurali del Regime. La centrale termica fa fronte a tutti i bisogni del riscaldamento, con due chilometri e mezzo di tubazioni.

I lavori richiesero l'impiego di circa 380 mila giornate lavorative; si eseguirono movimenti di terra per circa 70 mila mc., muratura di pietrame per circa 35 mila mc., calcestruzzi vari per 15 mila mc., oltre a 50 mila mq. di tramezzi di mattoni. Per il completamento delle opere si cavarono circa 80 mila mc. di pietrame, in parte poi ridotto a pietrisco e sabbia. Le maestranze segnarono sino oltre 1.200 presenze giornaliere.

Le miniere del vasto bacino istriano entrarono a far parte del patrimonio della Nazione dopo la guerra vittoriosa e precisamente nel 1920, anno in cui si costituì, con capitale per la maggior parte italiano, la Società Anonima Carbonifera Arsa. Nel 1925 tutto il capitale della Società diventò nostro.

La produzione, che già nel 1921 aveva raggiunto le 80 mila tonnellate, nel '30 era salita a ben 200 mila. Cinque anni più tardi, costituitasi l'Azienda Statale Carboni Italiani, le miniere estrassero quasi 400 mila tonnellate di car-

IL MINATORE SOLDATO, STATUA DI M. MASCHERINI.

SUGGESTIVO INTERNO DELLA CHIESA, SU UN FIANCO DELLA QUALE E' SANTA BARBARA, PATRONA DEI MINATORI. LA STATUA E' DELLO SCULTORE UGO CARA'. *(Fot. E. Mioni)*

UNA DELLE VIE LONGITUDINALI DI ARSIA. *(Fot. E. Mioni)*

bone. Ci volevano le famigerate sanzioni perchè questo quantitativo si elevasse nel 1936 a 725.610 tonnellate.

Come Aprilia, testè inaugurata dal Duce, significa la vittoria del lavoro umano sulle forze dell' acquitrino e della boscaglia, Arsia simboleggia il trionfo della ferma volontà e della fede contro i negatori delle possibilità del nostro sottosuolo. Arsia e le sue miniere s'impongono all'attenzione e all'interesse di tutta la Nazione. Negli anni che verranno, questo nuovo Comune aumenterà di popolazione, di vita e di benessere, per gli ulteriori sviluppi della zona mineraria istriana. E si pensi che già oggi l' Arsa produce quasi un milione di tonnellate annue, dando lavoro a 6.370 operai!

Arsia è nata! Viva Arsia!

ODO SAMENGO

CTI Vita della Consociazione

IL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1938

UNA PROROGA DESIDERATA, A PROPOSITO DEL "PREMIO A SCELTA,,

Il sistema del *Premio a scelta,* da noi questo anno per la prima volta esperimentato, è stato generalmente accolto con favore; e con ciò non intendiamo tanto riferirci ai consensi verbali, quanto all'approvazione concreta e sollecita offertaci dai Soci. Notevole infatti è stato il numero dei Vitalizi che hanno approfittato di una delle cinque combinazioni loro proposte. Altri, mostrando intenzione di adeguare la vecchia quota alla nuova di L. 350, che entra in vigore col 1° gennaio prossimo, ci hanno interpellati per conoscere se in tal caso avrebbero avuto, come i Vitalizi di nuova iscrizione, diritto senz'altro al *Premio a scelta;* la domanda è stata risolta in senso affermativo e, per ragioni che sono ad un tempo di deferenza e di logica, si è stabilito che tale equiparazione non sia sottoposta a limiti di tempo. Altri Vitalizi, infine, hanno dato parziale esecuzione alle clausole per il conseguimento del Premio, con la riserva di completarle nel termine già stabilito — e improrogabile — del 30 giugno 1938.

Da parte degli Annuali, l'offerta del *Premio a scelta,* condizionata al rinnovo dell'iscrizione entro il 15 novembre 1937, ha avuto larghissimo successo, nonostante l'aumento della quota, determinando un anticipo nei rinnovi veramente grandissimo, tale da profondamente soddisfarci anche per il suo valore morale.

Se non che, avvicinandosi lo scadere del termine, la nostra corrispondenza si è moltiplicata, non solo per le lettere che riceviamo da parte di coloro che vogliono anticipare la scadenza del termine, ma anche di molti che, con una certa dose di buone ragioni, in parte di carattere personale ed altre di portata più generale, dicono quanto riescirebbe gradito alla massa dei Soci una proroga del termine stesso, il quale — tenendo conto che il rinnovo viene a cadere in un periodo dell'anno in cui si accumula buon numero di spese straordinarie — lasciasse loro maggior agio di soddisfare ciò che è pure il loro desiderio: trovarsi in regola con la quota di associazione prima che scocchi l'anno nuovo.

Queste richieste potevano lasciarci in forse per un fatto che non vogliamo nascondere. Da parte di alcuni Soci vitalizi — in numero assolutamente trascurabile, perchè non oltrepassa la cinquantina sul totale dei 275.000 — ci sono pervenute lettere, meritevoli naturalmente della nostra considerazione, circa la condizione stabilita per il conferimento del *Premio a scelta* agli Annuali, quasi ciò costituisse un ingiusto trattamento a danno dei Vitalizi. Ciò che evidentemente non è, poichè la diversità di condizioni risulta infatti inevitabile dalla circostanza obiettiva che per il Vitalizio non esiste rinnovazione di quota. Abbiamo, quindi, pregato quei Soci di voler riesaminare la questione, anzichè da un punto di vista individuale, da quello del Sodalizio, il quale non è, infine, che la collettività dei Soci, purchè essi si considerino nel loro insieme e non uno per uno o quasi suddivisi in categorie contrapposte. Ora, dal punto di vista di un'equa valutazione e del necessario contemperamento dei vantaggi concessi al Socio singolo e di quelli risultanti alla collettività sociale, basta prospettare quale grande interesse abbia la Consociazione, specialmente quest'anno, a che il rinnovo dei circa 210 mila Soci annuali si trovi già effettuato in massima parte all'inizio della nuova gestione, per comprendere immediatamente come ciò rappresenti la maggior garanzia di sicuro e spedito cammino, senza rallentamenti nel consueto ritmo della nostra attività, anche per tutto il 1938.

Queste considerazioni, fatte presenti particolarmente a chi ci scriveva, hanno ora valore generale di fronte alla domanda di proroga per la concessione del *Premio a scelta* agli Annuali che rinnovano la loro adesione. D'altra parte, analoghe domande ci sono pervenute da buon numero di Soci di entrambe le categorie per le facilitazioni di prezzo nell'abbonamento a «*Le Vie d'Italia*» e per concorrere ai premi. A conclusione di quanto sopra, la Direzione ha disposto la proroga del termine al *31 dicembre 1937:*

1) per la concessione del *Premio a scelta* ai Soci annuali che entro questa data avranno rinnovato la loro iscrizione per il 1938;

2) per tutti i Soci che desiderano usufruire del prezzo ridotto di L. 22.50 per l'abbonamento a «*Le Vie d'Italia*» e di L. 70 per l'abbonamento cumulativo a «*Le Vie d'Italia*» e «*Le Vie del Mondo*»:

3) per l'abbonamento dei Vitalizi a «*Le Vie d'Italia*» e a «*Le Vie del Mondo*», agli effetti delle modalità *b*) e *c*) — sotto specificate;

4) infine, per la concesione del *premio a scelta* ai nuovi Soci, annuali e vitalizi, a quota 1938. Per coloro che si inscriveranno dopo il 31 dicembre 1937, la Direzione ha stabilito che essi non avranno più diritto al *Premio a scelta,* ma (in sola considerazione dell'aumento di quota che per quest'anno si verifica a loro carico) verrà loro assegnato senz'altro l'*Annuario Generale.*

Avvertiamo che *il termine del 31 dicembre 1937 non sarà ulteriormente prorogato.*

In considerazione delle nuove agevolazioni, ci inviino i Soci annuali, senza indugio, l'ammontare della quota in L. 22.20 (Estero L. 32,20), e provvedano al rinnovo dell'abbonamento a questa Rivista, nella misura ridotta di L. 22.50 (Estero L. 40.50). Addizionando le due cifre risulta che il Socio-abbonato si sarà messo in perfetta regola con la C. T. I. inviandole complessivamente — a mezzo del modulo di conto corrente postale allegato al presente fascicolo — L. 44.70 (Estero L. 72.70).

I Soci tengano conto, nel loro interesse, che nel prossimo anno (entro il primo semestre ne inizieremo la spedizione, che richiederà tre mesi circa) riceveranno in dono la *Guida dell'Africa Orientale Italiana* e, se si metteranno in regola con la nostra Amministrazione entro il 31 dicembre p. v., anche un « premio a scelta » fra i seguenti:

Premio 1. ANNUARIO GENERALE 1938.

Premio 2. CARTA DELL'AFRICA ORIENTALE ITALIANA al milione.

Premio 3. GUIDA DEI CAMPI DI BATTAGLIA. I primi due volumi della serie: Volume I *(Il Trentino, il Pasubio, gli Altipiani)*; Volume II *(Il Monte Grappa)*, nelle loro nuove, recentissime edizioni.

Premio 4. SEI FOGLI della CARTA D'ITALIA al 500.000, e cioè i nuovissimi Fogli 11, 12 e 13 — che completano la Carta — ed altri 3 Fogli a scelta tra i primi 10 già pubblicati.

Premio 5. UN VOLUME A SCELTA fra gli 8 già pubblicati, della collezione di monografie illustrate ATTRAVERSO L'ITALIA: I. Piemonte; II. Lombardia, parte I; III. Lombardia, parte II; IV. Sicilia; V. Toscana, parte I; VI. Toscana, parte II; VII. Campania; VIII. Puglia, Lucania, Calabria.

Premio 6. CINGUE FOGLI della CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA: Il Cervino e il Monte Rosa (al 50.000); La Riviera di Levante da Genova a Sestri (al 50.000); Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia (al 50.000); La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri (al 50.000); Il Gruppo delle Grigne (al 20.000).

L'*Annuario* uscirà verso aprile-maggio del 1938; lo stesso dicasi dei 6 fogli della *Carta dell'A. O. I.*; i fogli 11-12-13 della *Carta d'Italia* saranno pronti nel corrente mese.

Al Socio vitalizio, oltre alla *Guida dell'A. O. I.*, manderemo, a sua scelta, uno dei 6 premi innanzi elencati, purchè egli soddisfi *ad una qualsiasi delle seguenti condizioni:*

a) da oggi al 30 giugno 1938 procuri 1 nuovo Socio vitalizio o 5 nuovi Soci annuali;

b) entro il 31 dicembre 1937 si abboni o rinnovi l'abbonamento a « *Le Vie d'Italia* » (oppure a « *Le Vie del Mondo* ») per il 1938 e prima del 30 giugno 1938 presenti tre nuovi Soci annuali;

c) entro il 31 dicembre 1937 versi l'importo dell' abbonamento cumulativo a « *Le vie d' Italia* » e « *Le Vie del Mondo* » (L. 70) ed entro il 30 giugno 1938 presenti 2 nuovi Soci annuali;

d) da oggi a tutto il 30 giugno 1938, fra abbonamenti e pubblicazioni, acquisti in una volta sola, per un complessivo importo di L. 100 e presenti 2 nuovi Soci annuali.

I Vitalizi che non volessero concorrere al *Premio a scelta* in una delle forme sopra indicate, potranno ottenerlo egualmente versando L. 10, cioè un prezzo inferiore a quello (già ridotto) in vigore per tutti i Soci, a condizione, però, che la richiesta ci pervenga entro il *31 dicembre 1937.*

Chi non indica il premio preferito riceverà l'*Annuario Generale 1938.*

SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO

PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Come i Lettori ricorderanno, nel fascicolo di ottobre de « *Le Vie d'Italia* » abbiamo pubblicato la significativa lettera di alcuni Soci vitalizi, fra gli anziani della nostra Consociazione. Questi fedelissimi, a commento di un breve scritto del nostro Presidente (vedi « *Discorrendo fra noi* », nel numero di settembre), vollero darci una prova concreta della loro consapevolezza delle vitali necessità del Sodalizio, il quale non può sostare sulle posizioni conquistate, ma, in considerazione appunto dell'importanza delle mete raggiunte, deve procedere a passo alacre e con rinnovate energie verso un più luminoso avvenire. E l'avvenire non può riassumersi, per la C. T. I., che in aumento continuo dei Soci, da una parte, e, dall'altra, da parte cioè delle forze direttive, in progresso di attività, in più intensa vibrazione di energie, in crescente sviluppo di iniziative.

I Soci vitalizi cui accenniamo hanno soffermata la loro attenzione su un breve periodo delle franche parole del nostro Presidente, là dove, raffrontando l'attuale apporto delle vecchie quote vitalizie ai redditi del Sodalizio, ha dovuto constatarne la media annua in L. 7.50, di contro alle nuove quote di L. 22 per i Soci annuali e al presunto ricavo della nuova quota vitalizia.

Preso atto di questa palese disparità di apporti, non tanto per il suo valore matematico, quanto per il suo significato morale, i vecchi Soci, tenuto conto dei considerevoli aumenti subìti dal costo di tutti i servizi e i nuovi oneri che ne derivano alla C. T. I., non solo, ma tenuta anche presente la necessità che la Consociazione non rallenti lo svolgimento del suo vasto e complesso programma, hanno fatto spontaneo invio di un contributo pecuniario a conguaglio delle quote da essi sottoscritte con le attuali L. 350. Chi avesse trascurato di leggere le cordiali e simpatiche argomentazioni dei nostri Anziani, riprenda il fascicolo di ottobre di questa Rivista e veda come il loro senso pratico e costruttivo trovi espressioni di profondo e, quindi, convincente valore spirituale, concludendosi con una affermazione di fiducia nel domani della Consociazione e con un appello ai Vitalizi: quello di integrare il contributo che già con la propria iscrizione avevano inteso di mettere, con alto spirito di equità e non per un mero concetto speculativo, a disposizione del Sodalizio.

Il simpatico esempio ebbe imitatori, di cui demmo il primo elenco nel numero scorso. Siamo lieti di aggiungere oggi ai già pubblicati molti altri nomi. Cominciamo da quelli dei componenti il nostro Consiglio Direttivo:

Bonardi S. E. Sen. Avv. Gr. Cr. Carlo - Presidente.
Bertarelli Ing. Comm. Mario - Vice Presidente.
Gorla Dr. Ing. Gr. Uff. Giuseppe - Vice Presidente.
Badini Dr. Gr. Uff. Mario - Consigliere.
Benni S. E. On. Gr. Cr. Antonio Stefano - Consigliere.
Bertolini Comm. Lorenzo - Consigliere.
Bianchi S. E. Prof. Comm. Emilio - Consigliere.
Binda Ing. Comm. Achille - Consigliere.
Bognetti Prof. Gian Piero - Consigliere.
Borletti Sen. Gr. Cr. Senatore Co. d'Arosio, Consigliere.
Calderini Prof. Comm. Aristide - Consigliere.
De Capitani d'Arzago S. E. Sen. March. Avv. Gr. Cr. Giuseppe - Consigliere.
Desio Prof. Dr. Cav. Ardito - Consigliere.
Fantoli Sen. Ing. Prof. Gr. Cr. Gaudenzio - Consigliere.
Guasti Avv. Gr. Uff. Federico - Consigliere.
Moldenhauer Dr. Cav. Uff. Carlo - Tesoriere Generale.
Moro Rag. Comm. Piero - Consigliere.
Porro S. E. Sen. Gen. d'Armata Dr. Gr. Cr. Carlo dei Conti di S. Maria della Bicocca - Consigliere.
Pozzo Sen. Gr. Cr. Attilio - Consigliere.
Puricelli Sen. Ing. Gr. Cr. Piero - Consigliere.
Raimondi S. E. Sen. Avv. Gr. Cr. Ant. - Consigliere.

Rosetti Avv. Doro - Capo Console Generale.
Solmi S. E. On. Prof. Gr. Cr. Arrigo.
Tedeschi Rag. Comm. Mario.
Vandone Ing. Prof. Gr. Uff. Italo.
Vismara Ing. Comm. Emirico.
Lonati Rag. Cav. Uff. Angelo.
Magnocavallo Rag. Cav. Camillo.
Rocca Dott. Rag. Giovanni Battista.

Gerelli Dr. Gr. Uff. Attilio - Segretario Generale.
Michelesi Gen. Comm. Renato - Vice Segretario Gen.
Vota Giuseppe - Vice Segretario

Ed ecco, secondo lo spazio ci consente, i nomi di una parte dei Soci che hanno già provveduto al versamento della quota integrativa:

S. A. R. il Principe Enrico d'Assia, Rosenheim
COMPAGNIA ITALIANA TURISMO (C.I.T.), Roma
On. Italo Bonardi, Roma
Donna Teresa Bonardi Torlonia, Roma
Conte Ottobono Terzi, Roma
Conte Manfredi Terzi, Roma
Bertolotti Carlo Gastone, Torino
Cap. Comm. Luigi Fontana, Civitavecchia
Ascarelli Emilio, Napoli
Rag. Pietro Carli, Ferrara
Caccia Arturo, Milano
Zanotelli Dr. Guglielmo, Roma
Dr. Cav. Uff. Marco Celentani, Roma
Ing. Comm. Darvino Salmoiraghi, Milano
Ing. Cav. Gian Battista Ceriani, Gallarate
Dr. Ing. A. Ettore Cornelio, Napoli Vomero
De Grisogono Pietro, Trieste
De Mas Silvio, Como
Catto Edoardo, Biella
Rag. Mario Mariani, Milano
Chierichetti Gina, Milano
Rag. Serafino Cevasco, Genova
Nob. Comm. Giuseppe Camajori, Capo Console, Siena
Ing. Lauro Chini, Milano
Prof. Gr. Uff. Giovanni Chini, Boarezzo di Valganna
Coisson Enrico, Cheren
Dr. Ing. Edmondo Carletti, Roma
Conte Mario Guarnieri, Genova
Rag. Vittorio Legnazzi, Brescia
Callerio Camillo, Garlasco
Camavitto Cav. Ugo, Udine
Varesi Cav. Giuseppe, Milano
Dr. Comm. Vittorio Alberto Costabel, Milano
Avv. Giovanni Majno, Milano
Ing. Guido Bernareggi, Milano
Ing. Augusto Luigi Arcari, Delegato CTI, Mbarara P.O.
Basso Michele Adriano, Manfredonia
Cav. Angelo Siciliano, Genova
Cav. Mario Pagani, Renate Veduggio
Bonardi Chiara, Brescia
Cap. Rag. Dario Montobbio, Genova
Casari Bruno, Monza
Sahadun Maria, Roma
Ing. Cav. di Gr. Cr. Mario Battistella, Venezia
Dr. Irmo Legat, Trieste
Dr. Prof. Cav. Gino Repanai, Voghera
Negri Renato, Milano
De Pignier Anna Maria, Cagliari
Andreani Ettore, Firenze
Romano Oscar, Trieste
Cav. Clemente Castiglioni, Corbetta
Colombo Carlo fu Alfredo, Milano
De Magistris Prof. Luigi Filippo, Milano
De Magistris Ing. Pietro, Sesto S. Giovanni
De Magistris Ing. Giuseppe, Milano
Ronchi Cav. Umberto, Bergamo
Valentini Dario, Salò
Cav. Vittorio Tedeschi, Trieste

Esprimendo a questi benemeriti Vitalizi il nostro vivo compiacimento, facciamo voti perchè l'esempio sia seguito da tutti i Soci con quel plebiscitario entusiasmo di cui ci dànno prova ogni qualvolta si tratta dell'avvenire della C. T. I.

La somma necessaria all'allineamento della quota è di L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; di L. 150 per quelli iscritti a tutto il 31 dicembre 1935; di L. 100 per quelli iscritti successivamente.

NATALE E CAPODANNO

Non possiamo licenziare l'ultimo numero di quest'anno della nostra Rivista senza inviare un saluto ed esprimere un augurio ai Consoci.

Gli anni passano e i vincoli di solidarietà si stringono sempre più nel comune consenso delle opere e delle speranze. Noi vorremmo però sentire in qualche modo che tutti i Soci ricordano in questi giorni la grande famiglia della C. T. I.

Come ricordarla? E' presto detto. In questi giorni si usa, da tempo immemorabile, ricambiare doni a familiari, amici e conoscenti, doni che rimangono a testimoniare dei nostri affetti, delle nostre amicizie, e ne rinfrescano il ricordo. Orbene, sarebbe una prova tangibile che i Soci non dimenticano il Sodalizio di cui fanno parte se, in occasione delle prossime feste, preferissero scegliere i loro doni fra le sue utili pubblicazioni, le quali soddisfano non ad esigenze fatue ed effimere, ma a bisogni sostanziali e duraturi.

Un dono che all'inizio di ogni mese vi ricorderà alla persona a cui lo avete fatto è l'abbonamento a *Le Vie d'Italia*, la rivista che fu definita « una festa dello spirito e degli occhi » e costituisce la rappresentazione più viva di ciò che fu ed è la nostra cara Italia e di ciò che si prepara ad essere nel prossimo avvenire.

Se la persona cui volete fare un dono è già abbonata a *Le Vie d'Italia*, ricordatevi de *Le Vie del Mondo*, la bella rivista geografica della C.T.I.

Un libro utilissimo, diremmo indispensabile ad ogni persona colta, e che può costituire un dono cospicuo, è l'*Atlante Internazionale*, massima pubblicazione della C. T. I. Già se ne esaurirono 4 edizioni ed è attualmente in vendita la quinta, pubblicata a celebrazione della conquista dell'Impero, con gli aggiornamenti che la nostra vittoria richiedeva. Per farsi un'idea della grandiosità dell'opera basta ricordare che il solo indice dei 230.000 nomi occupa un volume di 229 pagine di 7 colonne nello stesso formato dell'*Atlante* (cm. 30 per 50).

L'*Atlante Internazionale* è posto in vendita in tre legature:

	Soci	*Non Soci*
Legatura A) in un solo volume	L. 300.—	L. 400.—
Legatura B) in due volumi, uno contenente le tavole, l'altro l'indice dei nomi	L. 320.—	L. 420.—
Legatura C) con le tavole sciolte e racchiuse in cartella e un volume comprendente la prefazione e l'indice dei nomi	L. 270.—	L. 370.—

Le spese d'imballaggio e di spedizione in Italia, Impero e Colonie ammontano rispettivamente a L. 12, a L. 20 e a L. 25. Per l'Estero, le spese postali variano a seconda del Paese di destinazione.
Si accordano pagamenti rateali: chiedere le modalità.

Complemento indispensabile dell' *Atlante Internazionale* è il volume *Gli Stati del Mondo* (pag. 1288 con 494 schizzi e cartine) che costituisce il più aggiornato repertorio geografico-statistico di tutti i Paesi della Terra, utile a tutti coloro che desiderano seguire gli avvenimenti politici e i fatti economici del Mondo.

L'opera, legata in tela e oro, è in vendita ai Soci a L. 35 alla Sede; L. 40 in Italia, Imp. Colonie. Per l'estero, le spese di spedizione variano da Paese a Paese.

Un altro dono di singolare valore, che riuscirà graditissimo per l'importanza della materia, la forma avvincente dell'esposizione, la ricchezza della documentazione iconografica e l'elegan-

za della veste, è costituito dal *Volto Agricolo dell'Italia*, in due grandi volumi dettati da S. E. Arturo Marescalchi, già Ministro dell'Agricoltura. Non si tratta — notisi — di una pubblicazione scientifica o tecnica per agricoltori, ma di uno stupendo panorama delle campagne italiche, colte nella loro bellezza paesistica e nelle loro fecondità, provincia per provincia. L'opera è in sè tale, che il Duce si degnò gradirne la dedica, a significarne tutta l'importanza in quest'ora di battaglia per il nostro riscatto economico.

Il primo volume di 764 pagine in grande formato — cm. 25 x 34 — con oltre 1250 illustrazioni, molte delle quali a tutta pagina, in elegantissima rilegatura in tela grigia con fregi in verde smeraldo e argento, risguardi appositamente litografati, astuccio - custodia, ecc.) comprende la descrizione e l'illustrazione delle seguenti 52 Provincie: Alessandria e Asti - Aosta - Arezzo - Belluno - Bergamo - Bologna - Bolzano - Brescia - Como - Cremona - Cuneo - Ferrara - Firenze - Fiume - Forlì - Genova - Gorizia - Grosseto - Imperia - La Spezia - Livorno - Lucca - Mantova - Massa - Milano - Modena - Novara - Padova - Parma - Pavia - Piacenza - Pisa - Pistoia - Pola - Ravenna - Reggio Emilia - Rovigo - Savona - Sondrio e la Valtellina - Siena - Torino - Trento - Treviso - Trieste - Udine - Varese - Venezia - Vercelli - Verona - Vicenza - Zara.

Il secondo volume (di 534 pagine, con oltre 700 illustrazioni, nell'identico formato e nella stessa rilegatura del vol. I) comprende la descrizione e l'illustrazione delle seguenti Provincie: Ancona - Ascoli Piceno - Macerata - Pesaro - Perugia - Terni - Frosinone - Littoria - Rieti - Roma - Viterbo - Aquila degli Abruzzi - Campobasso - Chieti - Pescara - Teramo - Avellino - Benevento - Napoli - Salerno - Bari - Brindisi - Foggia - Lecce - Taranto - Matera - Potenza - Catanzaro - Cosenza - Reggio di Calabria - Agrigento - Caltanissetta - Catania - Enna - Messina - Palermo - Ragusa - Siracusa - Trapani - Cagliari - Nuoro - Sassari.

Nonostante il lusso dell'edizione, l'opera è in vendita ad un prezzo di assoluto favore, e cioè, per ciascuno dei due volumi: L. 40 alla Sede; L. 45 in Italia. Impero e Colonie; L. 40, più le spese postali all'Estero. Per l'opera completa: L. 80 alla Sede; L. 88 in Italia, Imp. e Colonie; L. 80, più le spese postali, all'Estero.

Un viatico indispensabile a coloro che viaggiano in automobile è l'*Atlante Automobilistico d'Italia* al 200.000, in due volumi, il primo dei quali dedicato all'Italia Settentrionale fino al parallelo di Firenze, e il secondo al resto della Penisola e alle Isole; un complesso di 99 tavole concepite e disegnate per le particolari esigenze dell'automobilista, del motociclista e del ciclista.

I prezzi sono:

	Alla Sede	*Italia*	*Estero*
Vol. I - Italia Settentrionale (45 tavole, 106 piante di città)	L. 40.—	L. 43.—	L 48.—
Vol. II - Italia Centrale, Meridionale e Insulare (54 tavole, 80 piante di città) .	L. 40.—	L. 43.—	L. 48.—
I due volumi	L. 80.—	L. 85.—	L. 95.—

Altri doni egualmente graditi da offrire ad amici e familiari non mancano fra le numerose pubblicazioni della C. T. I.: ad esempio, la collezione « *Attraverso l'Italia* » (prezzo degli 8 volumi: L. 92 alla Sede; L. 98 in Italia; L. 144 all'estero) e la collezione dei 7 volumi della « *Guida dei Campi di Battaglia* », venduta ai seguenti prezzi: L. 52 alla Sede; L. 55 in Italia; L. 75 all'Estero.

I Soci si ricordino insomma di avere a portata di mano negli elenchi delle opere edite dalla C.T.I. — elenchi che si inviano gratis a richiesta — una superba fonte a cui attingere vantaggiosamente per le prossime strenne e vi ricorrano per le loro scelte, a preferenza delle molte superfluità, che hanno spesso la breve vita di un giorno.

AVETE RINNOVATO L'ABBONAMENTO?

Col prossimo numero, Le Vie d'Italia *entreranno nel 44° anno. A tener conto soltanto delle testimonianze di consenso che ci pervengono da ogni ceto di lettori saremo tentati di sopravalutare i meriti della nostra Rivista; ma il senso di fredda obiettività che ci siamo sempre imposti nel giudizio delle cose nostre ci ammonisce di tenere più conto dei fatti che delle parole.*

E i fatti sono, per noi, le adesioni positive e concrete sotto la forma tangibile del rinnovo degli abbonamenti e dell'aumento del loro numero. Se i vecchi abbonati ritornano tutti, pensiamo alla vasta schiera di amici che ci hanno seguiti, ed approvando i fini e i metodi della Rivista, ci attestano la loro ambita solidarietà, che è il nostro premio migliore; e se i nuovi abbonati affluiscono numerosi, pensiamo con altrettanta soddisfazione che i vecchi abbonati hanno apprezzato i nostri sforzi, inducendo amici e conoscenti ad accrescere le file dei Lettori.

Naturalmente, questa testimonianza ha per noi la magica virtù di una forza animatrice. Inoltre, un maggior numero di abbonati significa maggiori possibilità di arricchire la collaborazione, di perfezionare l'iconografia ecc.

Questo appello ai vecchi amici di mettersi in regola per il 1938 e di reclutare nuovi abbonati alla Rivista ci è tanto più facile e grato in quanto abbiamo potuto ottenere dall'Amministrazione che il termine utile per l'invio della quota di abbonamento ridotta a L. 22.50 (invece di Lire 25.50) sia prorogato al 31 dicembre p. v.

ESEMPI DA IMITARE

Continuiamo a registrare lo spontaneo invio, da parte di numerosi Soci Vitalizi, della quota integrativa di L. 22.50 o di L. 30, — secondo cioè che si tratti di Soci inscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o di L. 200 (dal 1932 al 1935) —, a rimborso della somma versata dalla nostra Amministrazione per convertire il loro contributo in Rendita 5 %.

Irene Armao, Ginevra; Geom. Seconda Bravi, Brescia; Ten. Francesco Capezza, Venezia; Rag. Delelmo Pilotti, Forlì; Cav. Terenzio Turbiglio, Cuneo; Rag Sergio Coen, Roma; Pilotti Ercole, Forlì; Dott. Virgilio Scarpari Forattini, San Silvestro; Nani Camillo, Sondrio; Dott. Rag. Antonio Ottonello, Genova; Prof. Emanuele Maria Gazzolo, Genova-Nervi; Senatore Gr. Cr. Giorgio Bombi, Gorizia; Sac. Domenico Lusso, Rondissone; Dott. Antonio Manasia, Console della C.T.I., Resuttano; Dott. Alfredo Tiboldo, Gaiola; Capra Achille, Pavia; Dott. Prof. Giacomo Tedesco, Cons. della C. T. I., Vercelli; Conte Dr. Raimondo Del Balzo dei Duchi di Presenzano, Napoli; Comm. Umberto Monico, Roma; Avv. Prof. Comm. Marco Tullio Zanzucchi, Milano; Prof. Angelina Perdonà, Milano; Prof. Elisa Peccarini, Firenze; Antonietti Angela, Monza; Ing. Carlo Rossi, Terni; Rag. Cav. Ettore Galimberti, Chioggia; Padre Antonio Sartori, Padova; Don Fernando Bifoli, Rovezzano; Zavattoni Ugo, Bergamo; Abruzzesi Gaetano, Gazzada Schianno; Comelli Giuseppe, Milano; Candelaresi Pacifico, Chiaravalle; Geom. Paolo Palestro, Vercelli; Dott. Giulio Giaretta, Vicenza; Dott. Cesare Corbetta, Milano; Piovesan Ugo, Milano; Fila Luigi, Quarone Sesia; Pozzi Guido, Milano; Dott. Flaminio Chiappo, Carignano; Carabelli Giovanni, Crema; Morace Francesco Saverio, Catanzaro; Scotti Felice, Cantù; Ing. Duilio Tommasini, Ferrara; Bonazzola Faustino, Cons. della C. T. I., Dervio per Sueglio; Rag. Giorgio Tuninetti, Pollenzo-Bra; Palumbo Mosca Oreste, Torino; Di Bella Riccardo, Casale Corte Cerro; Dott. Maria Zamorani, Ferrara; Dr. Oreste Brandazza, Console del T. C. I., Santo Stefano Lodigiano; Biasci Menotti, Massa; Dott. Alfonso Sabbatini, Firenze; Lo Giudice Giovanni, Palermo. (continua)

ALI NEL CIELO

AEROSTAZIONI D'ITALIA

Come le innumerevoli stazioni ferroviarie lungo le migliaia di chilometri di strada ferrata, così — divenuto oggi l'aeromobile il mezzo di comunicazione più veloce — sono sorte e sorgono giorno per giorno le stazioni aeree.

Aumentate le esigenze del traffico aereo per l'enorme aumento dei viaggiatori, delle merci e della posta, sono cresciute di numero, insieme con le linee, le aerostazioni civili.

Senza parlare dell'attrezzatura bellica di un aeroporto, ecco come funziona un'aerostazione civile. Si svolgono in essa anzitutto le operazioni di partenza e di arrivo degli aeromobili, di imbarco dei passeggeri e di tutto quanto viene spedito per via aerea. Ogni aerostazione ha inoltre tutti i servizî indispensabili: doganale, di polizia, postale, telegrafico, oltre agli altri servizî eserciti dalle Società gestenti le linee aeree civili, per maggiore comodità dei viaggiatori, come bar, ristorante, servizio di informazione e turistico, ecc.

Un servizio utilissimo presso gli aeroporti civili più importanti è quello delle Centrali d'Assistenza al Volo, svolto dagli enti ministeriali periferici e comprendente l'assistenza all'aeromobile prima del volo, durante il volo e all'arrivo.

Ogni comandante d'aeromobile c vile riceve, prima della partenza, un cartello metereologico, compilato mezz'ora prima dell'orario di partenza dalla stazione metereologica dell'aeroporto. In questo cartello sono

TRIESTE - VEDUTA DELL'IDROSCALO, DALLA PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI (*Fot. Padoan*)

La nuova coscienza aeronautica, suscitata nelle giovani generazioni dal Governo fascista per volere del Duce, ha come premessa naturale lo svolgersi di una crescente attività aerea, la quale, pure astraendo da quella militare già molto nota, si estrinseca in un meraviglioso e organico intreccio di linee aeree civili, simili a un'immensa invisibile rete sospesa sulla terra e sui mari, intorno alla Penisola e protesa verso l'Africa, la Spagna, l'Oriente, la Germania e più oltre.

Sono diecine e diecine di trimotori e di quadrimotori che, giorno per giorno, partono dagli aeroporti civili, trasportando i viaggiatori verso i maggiori centri d'Italia e d'Europa.

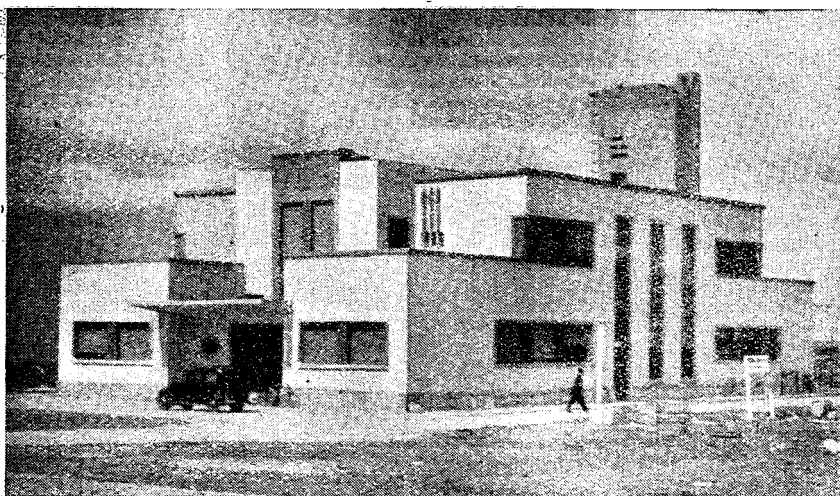
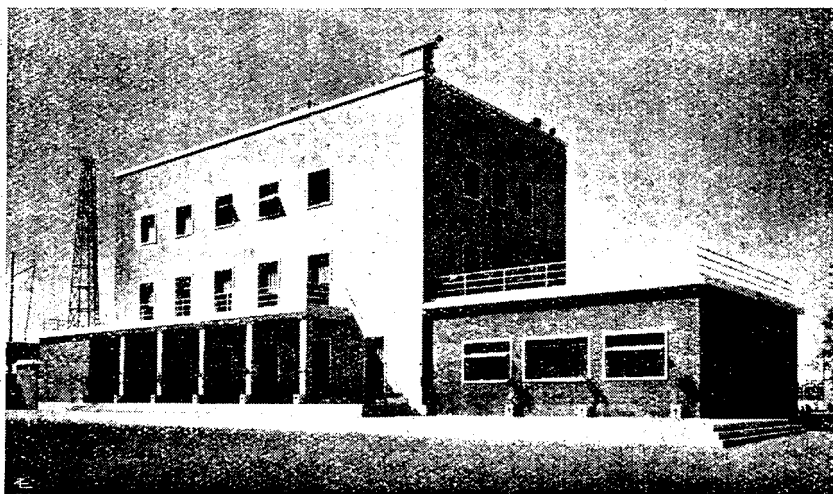
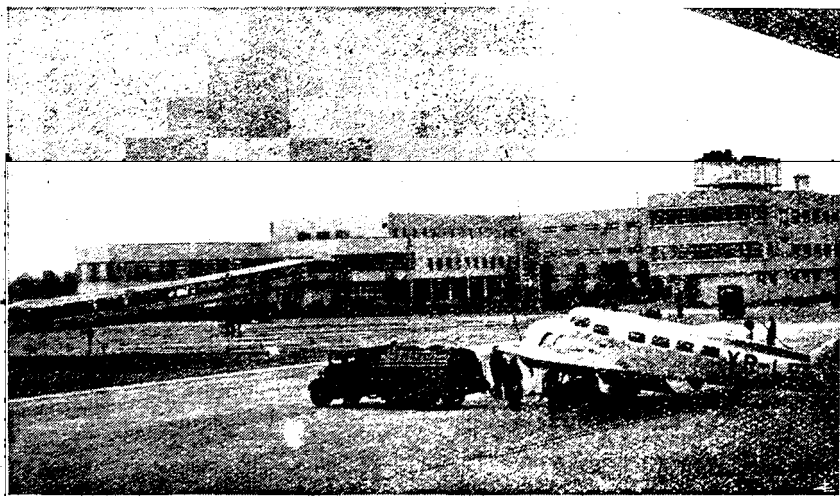
Ogni aeromobile ha, quindi, una stazione da cui parte, in cui sosta, in cui si ferma, per poi iniziare il suo viaggio di ritorno, Se l'aeromobile è un idrovolante, la sua stazione sarà un idroscalo; se è un terrestre, sarà un semplice aeroporto.

AEROSTAZIONE DI VENEZIA (*Fot. Ferruzzi*)

trascritte anzitutto le previsioni generali del tempo per la rotta che deve compiere l'apparecchio (ad es., Roma-Siracusa-Tripoli) e per la durata massima di quattro ore. La previsione formula un giudizio generale sullo stato del tempo, la velocità e direzione dei venti al suolo ed in quota, lo stato del cielo, la visibilità, lo stato del mare, le segnalazioni particolari. Per il vento, secondo le notizie pervenute dalle altre stazioni, viene compilato un quadro orario che ne segnala la direzione e la velocità a determinate quote (m. 300, 600, 1000, 1500, 2000, 3000). Un quadro sintetico dai bollettini più recenti delle stazioni che si trovano lungo la rotta segnala la specie delle nubi, il tempo che fa, la visibilità, l'altezza e la quantità delle nubi basse, la direzione e la velocità del vento al suolo, il tempo che ha fatto, la nebulosità generale, il mare per gli ammaraggi, le località e i fenomeni delle valli o dei valichi per le possibilità di atterraggio.

IDROVOLANTE «CANT. Z. 506» IN SERVIZIO SULLA «LINEA DELL'IMPERO» (*Fot. Del Rotore*)

Così il comandante pilota conosce, prima di iniziare il volo di linea, le condizioni generali e quelle del tempo in generale ed in particolare che troverà lungo la sua rotta.

Il servizio delle Centrali d'Assistenza al Volo presso i più importanti aeroporti elabora altresì i dati relativi allo svolgimento delle previsioni del tempo per vaste zone di loro competenza, ad uso della stampa e della radio-diffusione, tra cui quelle per i pescatori e per le navi di piccolo tonnellaggio, e delle previsioni regionali triorarie, cifrate ed in chiaro, utilizzabili dalle altre centrali, dagli altri aeroporti e dagli a romobili in volo.

AEROSTAZIONE DI ELMAS (CAGLIARI) (*Fot. dell'A.*)

L'AEROSTAZIONE DI SIRACUSA, VISTA DAL MARE (*Fot. Maltese*)

AEROSTAZIONE DI LINATE AL LAMBRO - LA STAZIONE DI PARTENZA (*Fot. Keystone*)

I servizî sanitari sono affidati a medici statali, quello di polizia a funzionari del Ministero degli Interni, quelli doganali a funzionari della R. Dogana.

Il viaggiatore — e sono tanti oggi — che preferisce la via aerea alle altre, non ha che da recarsi presso l'aerostazione più vicina, prenotare il posto ed attendere la partenza dell'apparecchio. Egli è assistito sino all'imbarco dagli impiegati delle Società gestenti le linee aeree civili; e imbarcato, non ha che da godersi la vista del paesaggio, del mare, l'ebbrezza del volo, ed ha appena provata l'emozione dell'altezza che... è già arrivato.

Le aerostazioni, come ho detto, sono molte, tutte nuove e dotate dei più diversi e delicati servizî. Tra le nuovissime ecco quella di Trieste, da cui si può andare così al Cairo (via Caifa) come a Berlino, a Brindisi come a Vienna, a Milano come a Rodi. Da quella di Venezia, svelta, agile, slanciata, si partono le linee per Trieste, Vienna, Budapest, Klagenfurt, Graz, Bratislavia, Praga, percorse dai trimotori Savoia Marchetti S. 73, Junkers 52 e Macchi M C 94. Ecco quella di Elmas, ove giornalmente arrivano i trimotori da Roma. Tra le più moderne è quella di Siracusa, inaugurata dal Duce il 13 agosto ultimo scorso. Essa ha la linea strutturale di una vera casa per aeroplani, e si protende verso il meraviglioso specchio d'acqua del porto grande, ove ammarano e decollano sia gli S. 66 in servizio giornaliero Roma-Siracusa-Tripoli diretta; Roma-Napoli-Siracusa-Malta-Tripoli turistica, ed i Cant Z 506 della linea imperiale Roma-Siracusa-Bengasi-Africa Orientale.

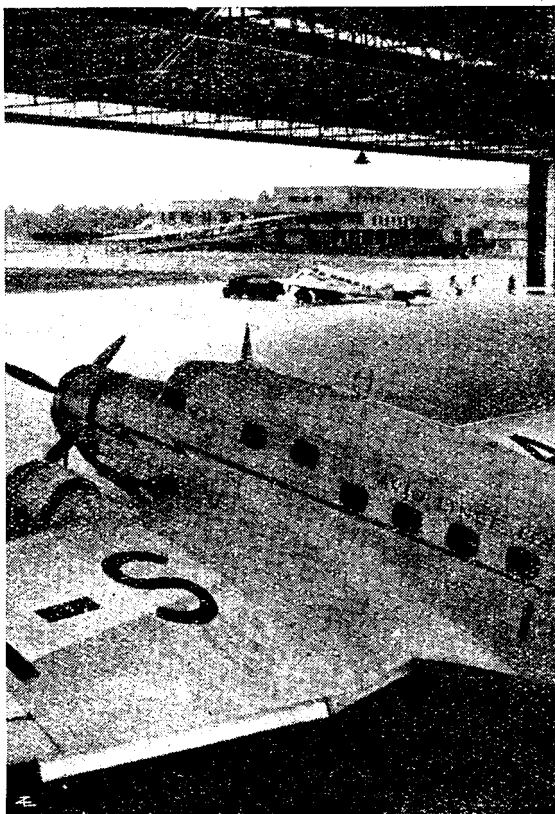
Questa aerostazione ospita la *Centrale di Assistenza al Volo,* la quale emette, come si è detto, i cartelli di rotta ed assiste, per mezzo dei dati radiogonometrici, gli aeromobili in navigazione. Essendo costruita recentissimamente, offre le maggiori comodità ai viaggiatori in partenza, in transito ed in arrivo, i quali

fruiscono di tutti i servi î che vanno dal bar al ristoratore, dall'ufficio postale-telegrafico al celere servizio di informazioni. Ove fanno scalo gli aeromobili della S. A. Ala Littoria, i servizî relativi al traffico dei passeggeri e delle merci sono esercitati da questa grande compagnia di navigazione aerea, che sviluppa e perfeziona la rete delle sue linee tanto frequentate dai viaggiatori e dagli appassionati del turismo aviatorio.

L'aeroporto di più recente inaugurazione è quello di Linate (Milano), dedicato alla memoria di un nostro pioniere dell'aviazione: Enrico Forlanini, di cui proprio il giorno innanzi, 20 ottobre, ricorreva il sessantennio dalla data in cui egli sperimentò il suo primo elicottero. Non vi fu problema aereo — disse il Generale Valle nel suo discorso inaugurale — che sfuggisse alla divinazione e poi alla conoscenza di questo uomo che, se legò il suo nome al dirigibilismo, studiò e risolse tanti problemi relativi alla sostentazione aerodinamica e che è da annoverarsi fra i più gloriosi apostoli dell'aviazione.

« Fin dal 1871 Enrico Forlanini, come appare da un suo scritto, pensava all'aeroplano, ed allora mancavano ancora trent'anni ai gloriosi voli saltellanti di Delagrange. L'elicottero Forlanini è stato, infatti, la prima macchina che si sia innalzata nell'aria portando seco un vero motore meccanico. L'elica fu da lui costruita come «il più perfetto dei propulsori ».

Questo grande e moderno aeroporto di Linate è uno dei maggiori d'Europa, ed è attrezzato secondo i dettami della tecnica più moderna.

L'imponente rimessa metallica si apre coi suoi 120 metri di luce sulla vastità del campo, il quale si estende su una linea longitudinale di 2500 metri e su una trasversale di 1400. Vastissimo e accuratamente livellato, occupa una superficie di tre milioni di metri quadrati e disporrà non solo di impianti per il volo notturno, ma anche di installazioni per le partenze e gli atterraggi senza visibilità.

AEROSTAZIONE DI LINATE AL LAMBRO (*Fot. Keystone*)
L'INTERNO DELLA RIMESSA DEI VELIVOLI

L'aeroporto civile, avendo finalità diverse da quello militare, ha bisogno di un'organizzazione che sviluppi un complesso di attività per il servizio passeggeri, posta e merci; organizzazione che fa capo a Direttore dell'Aeroporto Civile, funzionario del Ministero dell'Aeronautica (Ufficio Aviazione Civile e Traffico Aereo).

Così ciò che nel Rinascimento fu intuizione divinatrice di Leonardo — il dominio dell'aria — oggi è una realtà viva, pulsante, oceanica. In poche ore si divorano distanze immense, si sorvolano mari, si annullano monti; uomini, donne, vecchi, bambini vanno da una terra ad un'altra, avendo appena il tempo di poter pensare ad un bel sogno, un sogno di ali vissuto volando.

FRANCO LIBERO BELGIORNO

IDROVOLANTE « SAVOIA-MARCHETTI » IN SERVIZIO SULLA LINEA ROMA-NAPOLI-SIRACUSA-MALTA-TRIPOLI (*Fotocelere*)

Guidonia: città dell'aria.

L'anno XVI si è iniziato con la nascita di due nuove città: la rurale Aprilia il 29 ottobre, e l'aeronautica Guidonia il 31 ottobre.

La città dell'aria sorge non molto lontano da Roma, verso Tivoli, sotto l'altura di Monte Celio. Essa è costituita di due parti: il centro sperimentale aeronautico, di carattere esclusivamente militare, inaugurato dal Duce il 27 aprile 1935-XIII, nel settimo anniversario della morte del generale Alessandro Guidoni; ed il centro cittadino con tutto il suo complesso di abitazioni civili e militari.

La piazza di Guidonia col palazzo comunale disegnato dall'architetto Nicolosi, la torre littoria di 30 m. in pietra lucida di Bagnorea e l'albergo e il portico del palazzo degli uffici, è un esempio tipico della nuova architettura intesa con spirito nostro.

Degno di una grande città è il teatro-cinema costruito su disegni del Calza-Bini.

Il nuovo comune ha una superficie di 8141 ettari ed è desti ato alla popolazione militare e civile che ha impiego, occupazione o lavoro nel Centro Studî Aeronautici e nell'aeroporto di Montecelio.

PLASTICO DI GUIDONIA

LA GRANDE AEROPISTA TORINESE

Gli sviluppi della navigazione aerea e i progressi che gradualmente si realizzano in tale campo hanno prodotto sensibili perfezionamenti non soltanto negli apparecchi di volo, ma in tutto ciò che è inerente all'aeronautica, sia nel campo del materiale, sia in quello delle installazioni. I campi di volo hanno dovuto seguire da presso i progressi conseguiti dagli apparecchi. Così, se, ai primordi dell'aviazione, per le partenze e gli atterraggi erano sufficienti aree modeste, man mano, con l'aumentare delle velocità di decollo e di atterraggio, tali aree hanno subìto considerevoli aumenti.

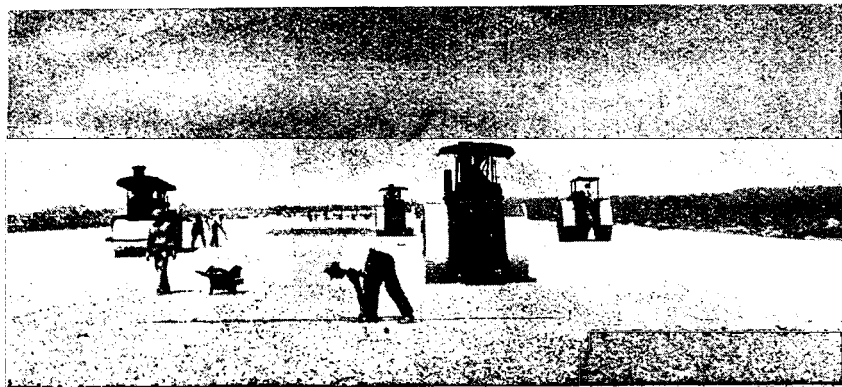
Oggi gli apparecchi normali, sia commerciali che bellici, partono a velocità che in molti casi si avvicinano ai 250-300 chilometri orari; naturale, quindi, che abbisognino di una rincorsa sufficiente a raggiungere la media necessaria al proprio sostentamento.

Lo stesso dicasi per l'atterraggio: gli aeroporti hanno dovuto aumentare la loro ampiezza, non soltanto per il sempre maggiore incremento del traffico aereo, ma altresì per le caratteristiche, straordinariamente migliorate, dei moderni velivoli, specie per quanto riguarda la loro accresciuta velocità.

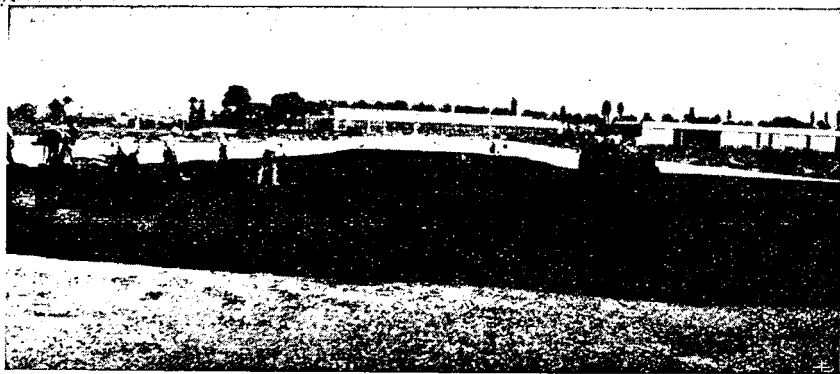
Ma non soltanto la velocità dei velivoli ha il suo peso determinante nelle caratteristiche dell'aeroporto; chè un fattore importantissimo è anche il peso degli apparecchi. I moderni raggiungono varie tonnellate, quindi vengono spesso a trovarsi in condizioni di disagio sia alla partenza che all'atterraggio, quando debbono correre su terreni resi molli dalle pioggie. Si capisce facilmente come, in tali condizioni, le manovre di partenza e di arrivo possano diventare per chi vola anche abbastanza pericolose.

SISTEMAZIONE E LIVELLAMENTO DEL SOTTOSUOLO

Si è, quindi, giunti alla costruzione delle moderne aeropiste, che da qualche tempo sono in atto in tutti i grandi aero orti del mondo, specie nei campi dove si tentano i voli sperimentali o di primato.

La prima aeropista progettata e messa in funzione in Italia fu quella di Montecelio, che servì a suo tempo

COMPRESSIONE DEL SOTTOFONDO

DIVERSI STADÎ DI RIFINITURA DELL'AEROPISTA

SPALMATURA SULL'AEROPISTA DI OLII BITUMINOSI

TRATTO DELL'AEROPISTA PRESSOCHÈ TERMINATO. IN FONDO, GLI HANGARS

al decollo di Ferrarin e Del Prete per la grande transvolata che doveva congiungere senza scalo il continente europeo alla costa brasiliana. L'aeropista aveva una certa pendenza iniziale per aiutare l'incremento di velocità del «Savoia-Marchetti» scelto dai due intrepidi volatori. Con un primo tratto a inclinazione relativamente forte esiste un'aeropista anche nell'aeroporto americano Floyd Bennet, presso New York, dalla quale sono stati iniziati alcuni dei primi voli transatlantici.

L'aeropista non è altro che una vera e propria strada per il primo tratto che gli aeroplani debbono compiere a terra prima di alzarsi in volo. Gli impianti naturalmente si fanno in calcestruzzo o in materiali bituminosi.

La necessità delle aeropiste è maggiormente sentita negli aeroporti del Nord, dove le intemperie, specie invernali, possono rendere spesso i decolli e gli atterraggi non privi di pericolo.

Anche negli aeroporti dell'Impero si è cominciato a costrui e le aeropiste, poichè laggiù i campi d'aviazione possono rimanere inutilizzati a lungo durante la stagione delle grandi piogge.

Nella costruzione di aeropiste occorre tener conto di un grande numero di fattori. Uno di questi, e non di minore importanza, è costituito dalla direzione del vento dominante nella località, e parallelamente a questa direzione si orienta l'asse della pista.

Per disporre di impianti che permettano la partenza e l'atterraggio di velivoli nelle differenti condizioni di vento, si è giunti a costruire aeropiste plurime, per lo più intersecantisi a

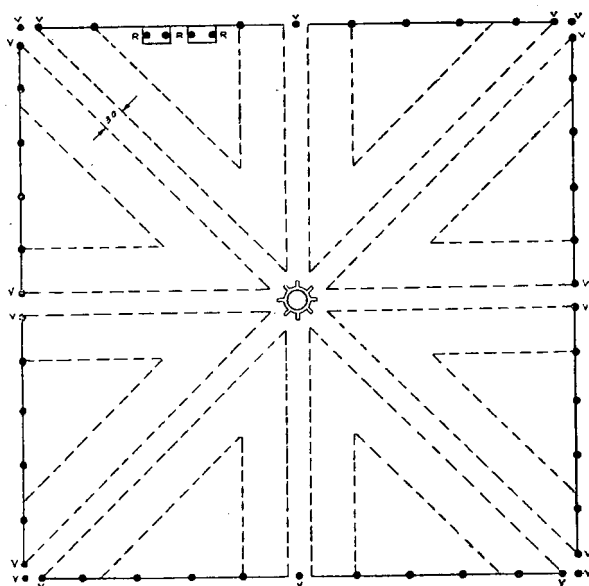
croce greca e a croce di Sant'Andrea. Si viene così a disporre di un complesso di quattro aeropiste, che offrono il vantaggio di permettere partenze e arrivi con qualunque vento, non essendo necessario in modo assoluto che un velivolo prenda il volo o giunga a terra con il vento esattamente di fronte.

Quasi tutte le aeropiste in uso sono fornite di razionali sistemi di illuminazione per il traffico notturno. L'illuminazione è ottenuta con l'impianto di forti proiettori laterali, oppure con potenti lampade ai due lati della pista.

Anche il nostro Paese si è recentemente arricchito di uno di questi impianti. In Italia, le condizioni del clima, specie nella parte centrale e meridionale della Penisola, non impongono la necessità delle aeropiste; ma esse sono pressochè indispensabili nei campi d'aviazione del settentrione, dove le pioggie possono prolungarsi sino a rendere eccessivamente fangosi i terreni degli aeroporti e dove le forti nevicate invernali riescono magari a paralizzare letteralmente il traffico.

Su un'aeropista la pioggia non riesce a creare impedimenti, poichè la pioggia può essere agevolmente raccolta e convogliata e la neve rapidamente sgomberata, sia spazzandola, sia — mezzo molto più radicale e sbrigativo — sottoponendola a vere e proprie lavature con poderosi getti d'acqua, nè più nè meno di come si usa nelle strade cittadine.

Una di tali aeropiste è stata costruita a Torino, nel campo di volo dell'Aeronautica d'Italia, la poderosa industria aeronautica dipendente dalla Fiat, dalle cui officine sono uscite ed escono tante delle nostre macchine aeree.

Costruita dalla Compagnia Italiana delle Strade, la nuova aeropista è stata progettata da un tecnico specialista, che ha avuto campo di studiare da vicino i sistemi di costruzione delle grandi aeropiste americane. Essa è una delle più vaste che esistano nei varî aerodromi europei, essendo lunga ben 1000 metri e larga 60, tale, quindi, da permettere la partenza e l'arrivo a qualunque tipo di moderno aeroplano. L'Aeronautica italiana aveva bisogno di un impianto di così vaste propor-

PIANTA DELL'AEROPISTA, SISTEMATA A 4 PISTE CON ILLUMINAZIONE LATERALE

zioni, essendo produttrice di apparecchi che nel campo civile e militare si possono annoverare tra i più veloci che attualmente esistano. L'aeropista richiese per la sua costruzione un movimento di materiali varî per un complesso di oltre 60.000 metri cubi; nondimeno il lavoro si concluse in poco più di due mesi, occupando giornalmente circa 300 operai, tra manovalanza e specializzati.

Si cominciò ad eseguire lo scavo necessario su tutta l'area della aeropista sino a 35/40 centimetri di profondità. Caricato e asportato il materiale rimosso, fu costruito il sottofondo dell'aeropista a mezzo di ghiaia naturale, per la quale si dovette rimettere in efficienza una vecchia cava esistente nelle vicinanze del campo di volo, nei pressi della Dora Riparia. Con la ghiaia di questa cava fu appunto sistemato il sottofondo, il quale ha subìto, a sua volta, il più accurato rullaggio, dopo di che si costituì il manto di usura vero e proprio dell'aeropista, formato da uno spesso strato di pietrisco proveniente dalle cave di Val di Susa e di Val di Stura, al quale furono aggiunti miscugli di asfalti e bitumi tratti dalle cave siciliane.

La perfetta impermeabilità dell'aeropista si è ottenuta sovrapponendo al manto di usura una spalmatura di oli di catrame, aggiunti a sabbia finissima, la quale era stata previamente impastata con bitumi di speciale penetrazione. Il tutto, naturalmente, subì un accurato rullaggio con compressori di peso vario, a seconda dello stadio di lavorazione.

Nel senso longitudinale l'aeropista ha tre livellette, che variano dallo 0,5 all'1 per mille. L'insellatura trasversale ha esattamente la pendenza dell'1 per mille, che permette uno scolo completo delle acque, senza disturbare minimamente gli atterraggi degli aeromobili in senso trasversale alla pista.

Un complesso impianto si è dovuto predisporre per raccogliere e smaltire le acque d'impluvio.

Lateralmente all'aeropista furono praticati due profondi scavi, nei quali si sono sistemate grosse tubature in cemento armato, del diametro di mezzo metro.

Ogni dieci metri di aeropista esistono ai due lati spaziose griglie, attraverso le quali l'acqua defluisce nella doppia canalizzazione e si perde in pozzi costruiti ai termini della pista, filtrando nel sottosuolo

La Fiat e la Compagnia costruttrice possono andar fiere della nuova realizzazione. Con essa il campo di volo dell'Aeronautica d'Italia può annoverarsi fra i più moderni e più perfetti di quanti esistano in Europa. L'opera, condotta rapidamente a termine verso la fine dell'anno XV, rappresenta una delle superbe realizzazioni rese possibili dal nuovo clima fascista.

UMBERTO MAGGIOLI

La Leva aeronautica.

Nella sua sessione di lavori di ottobre, il Consiglio dei Ministri ha esaminato ed approvato alcuni importanti provvedimenti riguardanti l'amministrazione aeronautica, fra i quali merita particolare menzione quello relativo alla Leva aeronautica.

Il principio del reclutamento dei contingenti necessarî ai bisogni dell'aeronautica militare, che fino ad oggi si basava sull'entusiasmo dei giovani volontari, viene ad essere completamente innovato. Col nuovo provvedimento legislativo tutti i giovani che hanno obblighi di leva potranno essere prescelti per entrare nei ranghi dell'Arma azzurra.

Tutti i cittadini riconosciuti idonei per condizioni fisiche e culturali verranno assoggettati alla leva aeronautica per il ruolo naviganti; i cittadini che per cognizioni pratiche e teoriche o per affinità di mestiere siano riconosciuti idonei ad essere impiegati quali specialisti,

saranno soggetti alla leva aeronautica per il ruolo specialisti; i cittadini che, senza possedere speciali requisiti aeronautici, siano idonei a disimpegnare i varî servizî sussidiarî dell'arma, saranno soggetti alla leva aeronautica ed assegnati al ruolo servizî, in qualità di avieri di governo.

Il grande numero di volontarî fino ad oggi accorso nelle file della nostra gloriosa aviazione è garanzia sicura che le giovani reclute si sentiranno ben fiere di servire il Paese in cimenti dove il loro valore subirà un più severo collaudo.

Impiego di aeroplani sulle linee del Mediterraneo.

Dal mese di ottobre scorso la linea Roma-Napoli-Palermo-Tunisi viene gestita con apparecchi terrestri « S. 73 », in sostituzione degli idrovolanti.

Con questa sostituzione, oltre che diminuire la durata del volo per la maggiore velocità sviluppata dagli aeroplani, i passeggeri impiegano un minor tempo per trasferirsi dal centro della città agli aeroporti terrestri, poichè questi sono situati in località più vicine alla città che non gli idroscali.

La sostituzione degli apparecchi terrestri per servizî aerei che si svolgono su tratti marini è stata possibile per le eccellenti qualità del materiale impiegato, che è di concezione e costruzione completamente italiane.

La linea aerea del Kivu.

È in progetto, presso il Dipartimento Coloniale Belga, un servizio aereo il quale collegherebbe il Kivu ai servizî attuali dell'aviolinea Belgio-Congo. La linea seguirebbe il seguente percorso: Stanleyville-Irumu-Vallata della Semliki-laghi Edoardo-Kivu e Tanganica raggiunto a Usumbura; con scali regolari a Stanleyville, Irumu, Costermansville e Usumbura, e facoltativi a Niania, Vieux Benì, Goma. Sono stati anche previsti alcuni atterraggi di fortuna, in modo che la linea nulla lasci a desiderare in fatto di sicurezza. Il percorso verrebbe coperto in tredici ore.

La rete aerea del Camerun.

È in via di definitiva attuazione il programma recentemente stabilito dal Commissario della Repubblica francese per la costituzione di una rete di comunicazioni aeree nel Camerun. Duala è infatti oggi collegata alla Francia in soli quattro giorni e mezzo di volo, mentre l'attrezzatura aerea del mandato può contare su tre basi ottime, accessibili a tutti i tipi di apparecchi: Duala, Yaoundé e Garoua. In tal modo, il Camerun può essere considerato come la regione meglio attrezzata al riguardo di tutta la costa occidentale dell'Africa.

Il traffico sulla linea aerea Dakar-Pointe Noire.

La linea aerea Dakar-Pointe Noire, recentemente inaugurata, non ha mancato di migliorare sensibilmente i collegamenti intercoloniali francesi. Sono già stati percorsi infatti 230.000 chilometri con una assoluta regolarità da apparecchi bimotori, alla velocità commerciale di km./h. 230. In seguito alla istituzione di questa linea Duala si trova a tre giorni da Dakar, in luogo dei tredici prima occorrenti via mare, ed a quattro giorni e mezzo dalla Francia.

Un'associazione giapponese per il volo a vela.

Si è costituita recentemente a Tokyo una nuova « Associazione aeronautica giovanile per il volo a vela », che si propone il compito di rendere possibile ai propri soci, ed al maggior numero di giovani proposti da altre

associazioni giovanili, di esercitarsi regolarmente nel pilotaggio degli alianti. I corsi sono per i giovani che hanno compiuto i 16 anni e non superato i 19. Il primo corso ha avuto inizio sull'altipiano di Kirigamine, presso il monte Fuji, con la partecipazione di 160 giovani.

Nuovo aeroporto civile giapponese.

Il Ministero giapponese delle comunicazioni avrebbe deciso di costruire un nuovo grande aeroporto internazionale nei pressi di Shimonoseki. A tale scopo sarebbe già stato prescelto un vasto terreno, già naturalmente piano e privo di vegetazione, situato nelle immediate vicinanze di Okimura.

Il nuovo aeroporto, che dovrebbe essere ultimato per il 1940, avrà una superficie di circa 640.000 metri quadrati. La spesa complessiva per la sistemazione del terreno e per gli impianti è prevista in 1.200.000 yen (circa 6.600.000 lire).

Nuovi tipi di eliche.

Il Dipartimento del Commercio degli Stati Uniti ha recentemente omologato alcuni modelli di eliche bipale in acciaio o alluminio, a passo regolabile al suolo o variabile in volo, per motori da 70 a 330 CV. Queste eliche hanno una disposizione particolare delle due pale, che non sono il prolungamento una dell'altra, ma sono scalate e collocate tangenzialmente a un cerchio avente per centro l'albero motore, ciò che, secondo i costruttori, diminuisce le vibrazioni ed aumenta il raffreddamento del motore. Con queste eliche sembra che un velivolo acquisti il 10 % in velocità. Prove in volo avrebbero confermato le previsioni.

Primati.

Un quadrimotore « Bloch 160 » ha recentemente stabilito, sul circuito Istres-Chaumont-Istres, i primati internazionali di velocità sui km. 1000 e 2000, con kg. 5000 di carico, alle medie rispettive di km./h. 317,013 e 307,455. Questi primati appartenevano all'aviazione sovietica con km./h. 280,246.

Sullo stesso circuito un quadrimotore « Farman 221 » ha stabilito il primato internazionale di velocità sui km. 1000 con kg. 10.000 di carico, finora intentato, realizzando la media oraria di km./h. 262,275.

L'aviatrice americana Jacqueline Cochrane, che aveva recentemente stabilito il nuovo primato internazionale femminile di velocità con km./h. 468,800, ha migliorato il suo stesso primato portandolo a km./h. 477,417. L'apparecchio usato è lo stesso del volo precedente, il « Seversky P. 35 », con motore da 1100 CV.

L'aviatrice francese Maddalena Charnaux ha stabilito nell'ottobre scorso a Etampes il primato femminile di velocità sui km. 1000 per idrovolanti biposti, alla media di km./h. 268,740. Nel corso dello stesso volo l'aviatrice ha battuto anche il primato di velocità per apparecchi pluriposti del peso di kg. 560, detenuto da Elena Boucher con km./h. 250,086. L'apparecchio usato dalla Charnaux è un « Caudron Rafale Renault », con motore Bengali Junior da 140 CV.

L'aviatrice russa Valentina Grizoduboda ha stabilito tre nuovi primati femminili per apparecchi da turismo e precisamente quello di velocità sui km. 100, con una media di km./h. 220; quello di velocità sui km. 100 per idrovolanti biposti con una media di km./h. 200; ed infine quello di velocità sui km. 100 per idrovolanti monoposti con una media di km./h. 190.

CICLO-MOTO-TURISMO

Chiusura di stagione.

La stagione ciclistica si è chiusa: per l'atleta comincia quella invernale, che ha per base qualche suggestiva prova su terreno di campagna (la corsa campestre) e molte prove su pista a ripetizione, non escluse le interminabili Sei giorni, sul valore delle quali abbiamo già detto altra volta il nostro pensiero. Per il turista comincia il periodo della tregua, il tempo di riporre il velocipede con tutte le cautele che la tecnica e l'esperienza suggeriscono; il tempo anche di pensare, per la ripresa delle « uscite » a primavera, a qualche innovazione che renda più agevole l'esercizio del ciclo.

Crediamo, tuttavia, che ove si facesse una statistica della circolazione della bicicletta in inverno, si assisterebbe, da qualche anno a questa parte, a un costante incremento. Le ragioni sono molte ed evidenti e una le sovrasta tutte: il miglioramento delle strade. Le condizioni di fondo e di manutenzione della rete viabile, specialmente nelle vicinanze dei grandi centri, sono tali che anche le condizioni atmosferiche più avverse non riescono praticamente a impedire l'impiego della bicicletta. Chi fa del ciclo un mezzo di trasporto ultra-utilitario può contare ormai su una frequenza d'uso costante. Questo discorso vorrebbe, per induzione, significare che anche nell'inverno può svilupparsi una certa attività ciclo-turistica, che sarebbe di grande beneficio a chi, per ragioni d'età o per altri impedimenti, non può recarsi a svelenire il sangue e a snebbiare i polmoni sulla montagna, che ogni anno va popolandosi sempre più intensamente di sciatori.

La stagione sportiva si è chiusa con il Giro della Lombardia, vinto con splendido stile da Bini il quale, dopo una gara iniziale d'attesa, ha sferrato a metà percorso un energico contrattacco che gli ha permesso di riprendere il plotone di testa e di giungere solo al traguardo con alcuni minuti di vantaggio su Bartali, che aveva avuto una ripresa troppo tardiva. Con questo brillante episodio è terminata una stagione che per molti aspetti può considerarsi favorevole al ciclismo italiano.

Non abbiamo vinto il campionato mondiale assoluto, ma abbiamo rivelato al mondo ciclistico un campione di valore indiscusso, degno del massimo titolo: Gino Bartali. Il riconoscimento è venuto in forma quasi ufficiale nella classifica dei 10 migliori corridori del mondo, compilato ogni anno dal massimo quotidiano sportivo francese: *L'Auto*. Bartali è stato collocato al primo posto della graduatoria, ed è una classifica che indubbiamente gli compete. Nell'elenco dei « dieci » figurano altri due corridori italiani: Rossi e Vicini. Senza dubbio, questa designazione risente troppo dell'attività svolta in Francia dai due corridori e dai loro successi in terra francese. Essa non ci sembra di valore assoluto nei confronti di altri nostri campioni trascurati dal giornale parigino. Rimane il fatto comunque significativo che dei primi dieci corridori del mondo tre sono, meritatamente, italiani.

La prossima Mostra di Milano.

Abbiamo più volte richiamato l'attenzione dei lettori sui pregi e sullo sviluppo della bicicletta leggera: questo è stato il motivo dominante della mostra ciclo-motociclistica svolta all'ombra del Salone dell'Auto francese. L'impiego del duralluminio e delle leghe leggere nella costruzione del telaio è stata notata in molti esemplari e accenna ancora a diffondersi. Contemporaneamente si è notata la pressochè generale applicazione del cambio di velocità: 380 modelli su 400 presentati ne erano provvisti e, riflettendo ai vantaggi di questo dispositivo e alla natura del tracciato di molte strade italiane ricche di dislivelli, si comprende che l'uso del cambio di velocità sia suscettibile di ulteriori sviluppi anche presso di noi. La grande maggioranza dei cambi esposti a Parigi agiva sulla catena: qualcuno soltanto sul mozzo. Notate le tendenze ad adottare il comando a pedale.

Alla mostra parigina i costruttori francesi hanno fatto affari d'oro: una sola casa ha raccolto in pochi giorni più di 1500 prenotazioni e un modello di *tandem* ultraleggero attrezzato per il gran turismo ha trovato un acquirente che l'ha pagato il prezzo vertiginoso di 4600 franchi! In ragione di questo successo i costruttori del ciclo e del motociclo hanno fatto ardenti voti affinchè la mostra francese acquisti carattere permanente e si svincoli dal Salone Automobilistico. Come si fa in Italia, dove l'appuntamento agli industriali e ai commercianti è fissato a Milano per l'ultima decade di gennaio, epoca stabilita per la 19ª Esposizione internazionale del ciclo e del motociclo.

Taruffi a 276 all'ora.

La serie dei primati motociclistici della Gilera si è chiusa — almeno per questa stagione — con un nuovo vibrante esito. L'Ing. Piero Taruffi ha dato l'assalto al primato mondiale assoluto ed ha raggiunto la massima velocità sinora detenuta dall'uomo su una macchina a due ruote, superando i 276 all'ora. Questo splendido trionfo, reso possibile dall'ardimento del pilota e dalla superba efficienza della macchina, è stato ottenuto sull'autostrada Bergamo-Brescia, durante il tratto ascendente del chilometro con partenza lanciata, percorso in 13" 4/100, alla media di km. 276.073. Nel tratto discendente Taruffi ha fatto registrare al cronometro elettrico 13" 22/100 e la media è stata esattamente di 13" 13/100, corrispondente ad una velocità oraria di km. 274.181. Il nuovo primato è superiore di quasi un chilometro a quello assoluto di Fernihough, realizzato con una macchina di 1000 cmc. di cilindrata, doppia cioè di quella del campione italiano, alla media di km. 273.244.

Con l'ultima serie di primati il binomio Taruffi-Gilera a conquistato all'Italia ben 34 massimi mondiali. Ora Taruffi riposerà, tornando per breve tempo all'automobilismo: egli parteciperà, infatti, con Lurani e con i fratelli Villoresi, pilotando la Maserati 1500, alle maggiori prove del Sud Africa, che si svolgeranno in dicembre e in gennaio. Poi farà in tempo a riprendere gli sci per le ultime nevi, e a primavera lo rivedremo certo curvo sul motore della sua quattro cilindri ad ascoltarne le pulsazioni.

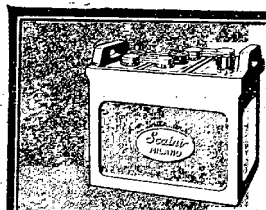
Intanto si prepara l'inquadramento dell'attività sportiva dell'Anno XVI. La Federazione ne ha già fissato l'ossatura, stabilendo cinque prove di campionato, due delle quali sono la Coppa Mussolini, sul percorso Milano-Roma-Napoli-Taranto, e il Trofeo della Velocità, iscritte entrambe nel calendario internazionale della Federazione dei clubs motociclistici. Questo ente, che da un decennio è presieduto da un Italiano, il conte Alberto Bonacossa, ha dovuto quest'anno prendere in esame alcune interessanti questioni, tra cui quelle del tipo di carburante da impiegarsi nelle corse e dell'ammissione di macchine con compressore. Contro le tendenze tradizionalistiche e restrittive anglo-francesi, la tesi italiana, modernista e progressista, appoggiata dai Tedeschi, ha prevalso. Le macchine con compressore potranno partecipare ai grandi Premi internazionali, nella classe corrispondente alla cilindrata geometrica del motore. Se vi saranno in gara macchine senza compressore, si potrà compilare per esse una classifica speciale.

In quanto al carburante, in sostituzione della miscela tipo benzina-benzolo in parti eguali, è stato approvato un carburante formato per una metà di benzina, per l'altra metà di una miscela in cui potranno intervenire anche alcool od altri carburanti. Non è ancora la libertà assoluta, come il buon senso e il progresso vorrebbero, ma è già un notevole passo avanti nella via dell'adozione di carburanti alcoolici e di miscele speciali atte ad alimentare motori da corsa ad alto grado di compressione e ad ottenerne la massima efficienza.

Novità nei mototrasporti.

La motocicletta avrà, come abbiamo già ricordato, la sua grande rassegna nella mostra internazionale del gennaio, a Milano, nel Palazzo della Permanente. Non sono mancati tuttavia importanti riflessi dell'industria motociclistica al Salone dell'Auto al Palazzo dello Sport di Milano, specialmente nel settore dell'accessorio e in quello dei trasporti utilitari. Una decina di costruttori di motocarri e motofurgoncini era presente e il progresso di questo veicolo, già nettamente delineato da qualche stagione, è apparso ancor più evidente specialmente sotto l'aspetto della concezione del motocarro non come derivato dalla motocicletta, ma come veicolo costruttivamente autonomo. Grande cura, perciò, nello studio dei telai e delle sospensioni, e ricerche di soluzioni originali, come quella della ruota anteriore motrice e direttrice e delle due ruote posteriori portanti. Il motore è collegato su un fianco e trasmette il movimento mediante un corto albero provvisto di due snodi.

Nel padiglione dei carburanti nazionali hanno pure fatto la loro comparsa i motocarri ad accumulatori, realizzanti una soluzione autarchica del problema, mediante l'impiego dell'energia elettrica.

E poichè siamo in tema di mototrasporti, ricordiamo le nuove disposizioni per la circolazione, pubblicate dalla *Gazzetta Ufficiale*, che stabiliscono dimensioni di ingombro non eccedenti i 4 metri di lunghezza e m. 1,60

di larghezza. Entro il 5 maggio XVI tutti i motocarri in circolazione dovranno essere regolarizzati secondo tale formula e i conducenti dovranno essere provvisti di patente di abilitazione a condurre motocarri, conseguibile con le stesse norme in vigore per la patente automobilistica di primo grado (conoscenza dei regolamenti di circolazione e prova pratica di guida).

C. cc.

Conversazione coi lettori.

Prendiamo stavolta una delle lettere pervenuteci, che per le molte domande rappresenta una piccola enciclopedia, e rispondiamo a qualcuna di maggiore interesse.

« Posseggo una bicicletta da viaggio semiballon, assolutamente troppo pesante per il cicloturismo », ci scrive un lettore milanese, giustamente convinto nell'utilità di munirsi di una più idonea cavalcatura. Crediamo tuttavia sia utile ribattere una sua osservazione, in quanto corrisponde a un diffuso convincimento, che pone un problema fuori dei suoi giusti termini. Diremo perciò, pregando di tener presente questa asserzione, che una bicicletta comune non è mai troppo pesante per l'uso cicloturistico. S'intende che più una bicicletta è leggera, meglio è. Ma anche con una macchina di diciotto chilogrammi o più si va, senza spendere una energia superiore, altrettanto bene come con una di peso normale. Moltissimi sono convinti che, se una bicicletta normale, di quelle che oggi si chiamano « da viaggio », pesasse ad esempio dieci chili, servirebbe assai bene a percorrere con buon rendimento lunghe distanze. Invece, non sarebbe sensibilmente più idonea di quelle che pesano una volta e mezzo di più. Mentre, al contrario, è vero che una bicicletta di 13 o 14 chili, adatta all'uso turistico, non andrebbe sensibilmente peggio se ne pesasse 20. Crediamo opportuno richiamare il nostro articolo pubblicato nel numero di agosto dell'anno scorso, in cui esponemmo i concetti basilari della propaganda che andiamo svolgendo, anche perchè numerosi lettori dimostrano di non ricordarne il contenuto.

In quell'articolo insistemmo su questo punto: la prima caratteristica della bicicletta da turismo è quella di prestarsi a una posizione di rendimento, che richiede il busto inclinato in avanti e il suo peso gravante sul manubrio. Una posizione, insomma, che, senza essere quasi orizzontale come su una bicicletta da corsa, è tuttavia più prossima a questa che a quella eretta, voluta dalla bicicletta da viaggio. La bicicletta ideale per il nostro uso comprende anche altri requisiti, ma questo è il solo veramente indispensabile.

Il lettore milanese si preoccupa poi del fatto che le tubazioni di tipo francese per telai da corsa sono assai sottili e perciò teme che non sopportino un peso anormale, quale sarebbe, ad es., un passeggero di ottanta chilogrammi che, per giunta, portasse un discreto bagaglio. Crediamo si possa stare tranquilli su questo punto. I contorcimenti del telaio sono rari e di regola dovuti a urti, scontri, ecc., ma non a scarsa robustezza.

Il lettore ci chiede inoltre dove si possono trovare gli « introvabili freni ad espansione ». Non ci risulta che siano proprio irreperibili, perchè in qualunque luogo si capiti, qualche bicicletta montata con tali freni si vede circolare. Dedicheremo, nel prossimo numero, una nota a questo argomento, e accenneremo anche a qualche altro tipo di freno del genere. Il lettore ci invita, inoltre, a far cosa che è già parte dei nostri programmi. « Vi rinnovo la preghiera di descrivere particolarmente la struttura di quei dispositivi di cui il profano non può farsi un'idea con la semplice osservazione esterna ». Accogliamo la preghiera anche perchè sappiamo che dalla curiosità didattica e dal suo appagamento nasce quel che vogliamo alimentare con la nostra propaganda: la passione per il turismo ciclistico.

E. Cap.

COMUNICAZIONI

Nuova estensione di facilitazioni ferroviarie ai marittimi.

Le Ferrovie dello Stato hanno già concesso in passato speciali agevolazioni per i viaggi dei marittimi. Una prima volta, nel 1932, le facilitazioni furono accordate ai marinai avvicendati per il viaggio in partenza dal porto di sbarco e in destinazione di quello di arruolamento o dalla residenza del marittimo e viceversa per il porto di imbarco. Successivamente, nel 1935, altre facilitazioni sono state concesse a favore dei marittimi delle navi mercantili noleggiate per i porti dell'Africa Orientale, della Libia e dell'Egeo, in occasione dei loro viaggi di licenza allorquando le loro navi sono ferme nei porti del Regno. Quest'ultima concessione è rimasta in vigore, mentre la prima è stata revocata in seguito alla cessazione degli accordi intervenuti per l'avvicendamento dei marittimi fra la Confederazione Nazionale Fascista della Gente di Mare e la Confederazione Imprese Trasporti Marittimi ed Aerei.

Ora una nuova concessione, di carattere più generico e stabile, è in corso di approvazione: essa riguarderà la riduzione del 50 % per due viaggi annui di andata-ritorno a favore dei marittimi (di nazionalità italiana, naturalmente) provvisti di regolare libretto di navigazione, imbarcati su navi battenti bandiera italiana in servizio di cabotaggio o di navigazione oceanica. La concessione sarà limitata ai viaggi per licenza in destinazione della residenza della famiglia del marittimo.

Ecco una nuova provvidenza del regime fascista, inspirata a concetti morali e sociali sommamente lodevoli.

Qualche facilitazione consimile esiste anche all'estero, ma in forma più limitata. Per esempio, in Germania è concessa la riduzione del 50 % in III classe soltanto ai marinai delle linee fluviali interne per recarsi in congedo a casa. Nella Gran Bretagna è accordata la riduzione del 50 % ai marittimi naufragati; invece si concedono riduzioni (dal 32 % al 40 % in I classe e dal 25 % al 33 %) agli ufficiali, agli uomini, alle mogli e ai figli dei componenti gli equipaggi in congedo, quando viaggiano per far visita ai membri della marina mercantile nel periodo durante il quale i battelli si trovano in porto. Riduzioni sono anche accordate ai marittimi delle navi, purchè in gruppi di almeno 12 persone.

Le riduzioni speciali della « Peregrinatio Romana ad Petri Sedem ».

Con provvedimento in corso vengono prorogate fino a tutto il 1938 le speciali riduzioni già accordate pei viaggi dei pellegrini a Roma e ai Santuari italiani, organizzati dall'Opera « Peregrinatio Romana ad Petri Sedem » e cioè:

Per i pellegrini provenienti dall'estero e diretti a Roma o a determinati Santuari italiani:

viaggi individuali: tariffa ridotta del 50 %;

viaggi in gruppo di almeno 4 persone: tariffa ridotta del 70 %;

Per i pellegrini provenienti dall'interno:

viaggi individuali a Roma: tariffa ridotta del 50 %;

viaggi in gruppi di almeno 4 persone dirette a determinati santuari italiani: tariffa ridotta del 50 %.

Riduzioni per gli sports invernali.

Anche per questa stagione invernale saranno ripristinate le speciali facilitazioni (biglietti di andata-ritorno con riduzione del 50 %) per sports invernali, a datare dal 20 dicembre.

Nuove maggiori agevolazioni per la « Primavera Siciliana » nel 1938.

Per il prossimo anno il numero delle località per le quali potranno essere emessi biglietti a riduzione della « Primavera Siciliana » è stato aumentato da 18 a 30. Precisamente si potranno rilasciare biglietti in destinazione delle seguenti località e per i seguenti periodi:

dal 1° gennaio al 30 aprile, per Agrigento, Caltanissetta, Catania, Comiso, Marsala, Milazzo, Palermo, Sciacca, Siracusa, Taormina;

dal 1° maggio al 31 agosto, per Acireale, Augusta, Enna, Messina, Noto, Partinico, Porto Empedocle, Termini Imerese, Trapani, Vittoria;

dal 1° settembre al 31 dicembre, per Caltagirone, Canicatti, Castellammare del Golfo, Castelvetrano, Cefalù, Giarre-Riposto, Mazzara del Vallo, Piazza Armerina, Ragusa, Siculiana.

Inoltre, è stata estesa (e ciò con decorrenza anticipata fin da quest'anno) ai viaggiatori provenienti da Tripoli e da Tunisi, via mare o via aerea, e diretti in Sicilia, la facoltà di acquistare biglietti a riduzione nell'interno dell'isola, analogamente a quanto è già previsto per i viaggiatori provenienti da Napoli, via mare.

La Sicilia non ha mai fruito di facilitazioni e riduzioni tanto sensibili ed estese come le attuali, che praticamente fanno beneficiare l'isola di un trattamento specialmente favorevole per tutta la durata dell'anno.

Servizio telefonico d'informazioni nelle stazioni

Da qualche tempo presso le principali stazioni delle ferrovie europee sono stati istituiti speciali uffici d'informazioni per il pubblico, i quali, mentre svolgono così un'azione utile per il pubblico stesso e per la ferrovia, che in questo modo può mettere in maggior evidenza le agevolazioni da essa offerte ai viaggiatori, d'altra parte sgravano notevolmente le biglietterie dalle richieste d'informazioni e ne rendono più agevole il lavoro.

Ma quello che forse si ignora è che una gran parte di queste informazioni vengono richieste e date per telefono. Così all'ufficio d'informazioni della *gare de Lyon* a Parigi vi sono ben 12 apparecchi telefonici, con altrettanti impiegati, addetti esclusivamente alle informazioni telefoniche al pubblico: su otto milioni di viaggiatori che nel 1936 si sono rivolti agli uffici informazioni di stazioni appartenenti alla Compagnia francese Paris-Lyon-Méditerranée, circa un milione e mezzo hanno ricevuto informazioni per telefono.

Risulta che un buon terzo delle notizie fornite dagli uffici d'informazioni esistenti nelle principali stazioni svizzere sono appunto dati per telefono. Analogo ufficio, impiantato dalle Ferrovie Federali Austriache nella Westbahnhof, dà dalle 1200 alle 1400 informazioni telefoniche al giorno nei periodi di maggior lavoro.

L'« Inquiry Office » per il servizio continentale, installato dalla compagnia inglese Southern Railway, nella Victoria Station, dà circa un migliaio d'informazioni al giorno esclusivamente per telefono. Così potremmo dire di altri uffici simili istituiti da altre amministrazioni ferroviarie.

A questi servizi generalmente è adibito personale particolarmente scelto, dotato non solo di pazienza e di civile educazione, ma appositamente istruito. Le amministrazioni ferroviarie facilitano il lavoro di questi impiegati provvedendoli di speciali pubblicazioni, nelle quali, in forma riassuntiva e in modo da potersi agevolmente consultare, sono contenute le notizie più comuni e più utili per corrispondere alle richieste e ai quesiti del pubblico.

Ad indicare l'importanza che presso qualche amministrazione si attribuisce attualmente al personale degli uffici ferroviari d'informazione dobbiamo aggiungere

che è stato costituito quasi come un corpo speciale d'impiegati. Così, presso le ferrovie federali svizzere abbiamo l'« Auskunft beamte », l'impiegato per le informazioni, con più gradi gerarchici, e presso le ferrovie francesi questa categoria percorre una carriera a parte, che va dal grado di commesso e commesso principale a quella di capo-ufficio e di ispettore.

Gli uffici di informazione, istituiti dopo la guerra e sotto l'assillo della concorrenza e della crisi economica, per mettere in sempre maggior evidenza i vantaggi che offre la ferrovia al pubblico viaggiante, tendono a sviluppare e perfezionare la loro attività con l'aggiunta di servizi accessori e complementari.

Qualche cosa, in proporzioni più ridotte, è stato fatto anche da noi; ma è da augurarsi che le Ferrovie italiane, le quali sono all'avanguardia sotto tanti punti di vista, cerchino di raggiungere il primato anche per questi servizi complementari.

Modificazioni di orario sulle linee aeree postali.

Linea Roma-Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi:

martedì-giovedì-sabato			*lunedì-mercoledì-venerdì*	
partenza	9 —	Roma	arrivo	14 —
arrivo	9,50	Napoli	partenza	13,10
partenza	10,10	»	arrivo	12,50
arrivo	12,40	Palermo	partenza	10,20
partenza	13 —	»	arrivo	10 —
arrivo	13,20	Trapani	partenza	9,40
partenza	13,50	»	arrivo	9,10
arrivo	15 —	Tunisi	partenza	8 —

Linea Palermo-Napoli-Roma:

martedì-giovedì-sabato			*lunedì-mercoledì-venerdì*	
partenza	7,20	Palermo	arrivo	16,20
arrivo	9,50	Napoli	partenza	13,50
partenza	10,10	»	arrivo	13,30
arrivo	11 —	Roma	partenza	12,40

Linea Roma-Siracusa-Tripoli:

martedì-giovedì-sabato			*lunedì-mercoledì-venerdì*	
partenza	7,20	Roma	arrivo	13,50
arrivo	10,35	Siracusa	partenza	10,50
partenza	11,20	»	arrivo	10,05
arrivo	13,50	Tripoli	partenza	7,20

Nuova linea aerea postale.

È stata inaugurata la nuova linea aerea Milano-Venezia-Zagabria-Belgrado-Bucarest, esercitata da Società Rumena, col seguente orario:

martedì-giovedì-sabato			*lunedì-mercoledì-venerdì*	
partenza	9,30	Milano	arrivo	15 —
arrivo	10,30	Venezia	partenza	14 —
partenza	11 —	»	arrivo	13,30
arrivo	12,15	Zagabria	partenza	12,15
partenza	12,45	»	arrivo	11,45
arrrivo	14 —	Belgrado	partenza	10,20
partenza	14,40	»	arrivo	9,50
arrivo	15,30	Bucarest	partenza	9 —

Emissione di nuovi francobolli.

È stata messa in vendita presso tutti gli Uffici postali una speciale serie di francobolli commemorativi, stampati a ricordo degli uomini illustri, dei quali ricorre il centenario in quest'anno: da Giotto a Stradivari, da Spontini a Leopardi a Pergolesi, e composta dei seguenti dieci valori per il pagamento delle tasse postali in genere: da L. 0,10, 0,20, 0,25, 0,30, 0,50, 0,75, 1,25, 1,75, 2,55 (+ 2 di sopraprezzo) e 2,75 (+ 2).

Agli effetti delle tasse postali detti francobolli hanno però valore soltanto per il prezzo base, essendo l'importo del sopraprezzo, per quelli che ne sono gravati, destinato in parte ai Comitati per le onoranze a Stradivari e Giotto, ed in parte all'Istituto di Assicurazione e Previdenza per i Postelegrafonici.

TRA I LIBRI

Gli « Almanacchi Bemporad » per il 1938.

Almanacco Italiano 1938. – Piccola Enciclopedia popolare della vita pratica e Annuario diplomatico-amministrativo-economico-statistico di circa 1000 pagine con circa 1000 figure e disegni, ritratti e caricature. Prezzo per i Soci della C. T. I.: L. 7, franco di porto in Italia e Colonie.

Almanacco Agrario Italiano 1938. – Nuova Enciclopedia diretta da S. E. Arturo Marescalchi. Questa pubblicazione si propone di portare a conoscenza degli agricoltori tutti i problemi e tutti i progressi di questo importantissimo ramo dell'economia nazionale. Prezzo per i Soci della C. T. I.: L. 7, franco di porto in Italia e Colonie.

I Soci della C. T. I. possono ordinare direttamente alla Casa Editrice R. Bemporad & Figlio di Firenze, Via Cavour 20, i volumi suddetti, inviando vaglia col relativo importo e indicando il numero della tessera.

Dove... Come... Quando? – Guida tascabile delle Istituzioni caritatevoli e filantropiche e delle vie di Milano, con indicati, per ogni via, parrocchia, tram, gruppo rionale fascista, reparto sanitario, zona postale, ecc. – Edito a scopo benefico dalle Allieve della Carità di S. Vincenzo de' Paoli. Anno 1938-XVI. Oltre 500 pagine in 32° elegantemente rilegate. *Dove... Come... Quando?* – Via Ariberto, 10 Milano: L. 5.

R. Deputazione di Storia Patria per la Liguria - Sezione Ingauna e Intemelia. – Itinerari Storico-Turistici della Riviera di Ponente. – Paolo Graziosi. – *I Balzi Rossi.* – Guida delle caverne preistoriche di Grimaldi presso Ventimiglia. Pag. 40 con 17 illustr.: L. 3. – Nino Lamboglia. – *S. Giorgio di Campochiesa.* – Pag. 46 con 26 illustraz. Albenga 1937-XV: L. 3.

R. Istituto Tecnico Commerciale « Carlo Piaggia » Viareggio. – *Annuario 1937 (XV E. F.).* – Dedicato a Carlo Piaggia e ai pionieri dell'Impero Italiano. – Pag. 284. Ed. L. Cappelli, Bologna 1937-XV.

Service Geographique de l'Armée française. – *Rapport sur les travaux exécutés en 1934 et 1935.* – Pag. 129 con carte e illustraz. Parigi 1936.

Touring Club du Congo Belge. – Carte routière du Congo Belge au 2.000.000. (due fogli). Bruxelles 1937. Prezzo: 20 frs. al foglio.

Vito Beltrani. – *Le zone di alta tensione nella politica internazionale.* – Pag. 139. Ed. R. Prampolini, Catania 1937-XV: L. 15.

Umberto De Bonis. – *La Lega delle Nazioni quale si è rivelata nel conflitto italo-abissino.* – Pag. 80. Casa Ed. O. Zucchi, Milano 1937-XV: L. 4.

Ugo Ignesti – *La lingua degli Amhara trascritta in caratteri latini.* – Grammatica, esercizi e vocabolario. Pag. 426. Ed. G. Agnelli, Milano 1937: L. 20.

Virginia Neuhaus. – *Nella più lontana terra dell'Impero.* – Pag. 289 con illustraz. Ed. L. Cappelli, Bologna 1937-XV: L. 12.

Santi Muratori. – *Il R. Museo Nazionale di Ravenna* – Pag. 82 con 85 illustraz. Libreria dello Stato, Roma 1937-XV: L. 4,50.

G. Nanò. – *La tracciatura nelle Officine Meccaniche.* – Pag. 160 con 140 figure. Ed. G. Lavagnolo, Torino 1937-XV: L. 8.

Edmondo Zavattari. – *Il Generale Antonio Baldissera.* – Pag. 117 con illustraz. Ed. O. Zucchi, S. A., Milano 1935-XIV: L. 4.

Tancredi Galimberti. – *L'Ambesà di Macallé (Giuseppe Galliano).* – Pag. 122 con illustraz. Ed. O. Zucchi S. A., Milano 1935-XIII: L. 4.

Michele Amari. – *Storia dei Musulmani di Sicilia.* – Vol. III, Parte I. Pag. 350. Ed. R. Prampolini, Catania 1937-XV.

Vittorio Vialli. – *Ammoniti giurassiche del Monte Peller;* Paolo Vinassa De Regny. – *Su taluni fossili giuresi del Monte Peller;* Piero Leonardi. – *Geologia del territorio di Cavalese (Dolomiti occidentali);* Maria Cengia Sambo. – *I Licheni della Conca di Tesino* – Stab. Trentino d'Arti Grafiche, Trento 1937-XV.

REALE SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA. – *Il Sahara italiano.* – Parte I: *Fezzan e Oasi di Gat.* – Pag. 723 con illustraz. e 2 carte f. t. Ed. Soc. Italiana Arti Grafiche, Roma 1937-XV: L. 50.

ISTITUTO COLONIALE FASCISTA. – *La Concessione Italiana di Tien-Tsin.* – Pag. 23, Roma 1937-XV: L. 3.

Sac. ANGELO MORETTI. – *Il Santuario della Madonna del Carmine in Capannori.* – Pag. 78 con illustraz. Scuola Tipogr. Artigianelli, Lucca 1937-XV: L. 2.

ANTONIO CASABIANCA. – *Guida storica del Chianti.* – Pag. 304 con tav. f. t. e 1 carta topografica. Tip. Barbèra, Firenze 1937-XV: L. 15.

F. RACCO. – *Come si stima il valore dei fabbricati.* – Pag. 134. Ed. G. Lavagnolo, Torino 1937-XVI: L. 7.

ORESTE FERDINANDO TENCAJOLI. – *Il Crocefisso di Giotto a Talamello nel Montefeltro.* – Pag. 64 con illustraz. e tav. f. t. Ed. Desclée, Roma 1937-XV: L. 7.

MICHELE LA TORRE. – *La nuova legge sull'Ente Comunale di Assistenza 3 giugno 1937-XV, N. 847.* – Biblioteca Pratica « Raccolta Ossanelli » N. 132, pag. 214. Tip. Ed. Cesare Nani, Como 1937-XV: L. 14.

LUIGI MASCIANGIOLI. – *Mussolini da lontano.* – Pag. 65. Ed. Angeletti, Sulmona 1937-XV.

RICCARDO TRUFFI. – *Precursori dell'Impero Africano.* – Pag. 276. Edizioni Roma 1937-XV: L. 15.

RICCARDO MORITZ. – *Giorgione e Tiziano. Il Tintoretto.* – Pag. 60. Libr. Minerva, Trieste 1937-XV: L. 6.

INDICE GENERALE DELL'ANNO 1937

Attività della C. T. I.

Attraverso l'Italia.

Impero - Colonie - Possedimenti.

Grandi Italiani.

Edifici monumentali - Musei - Arte - Scavi.

Storia - Folclore - Varie.

Turismo - Industrie turistiche - Trasporti - Urbanesimo.

Agricoltura - Industria.

Vita della Consociazione.

Autori.

Sconti ai Soci della C. T. I. per l'abbonamento a Riviste e Giornali (1)

QUOTIDIANI	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci%	prezzo per i Soci
MILANO:			
La Gazzetta dello Sport, via Galileo Galilei, 5 bis	75 —	5	71.25
TRIESTE:			
Il Piccolo, via Silvio Pellico, 6	75 —	10	67.50
Il Piccolo della Sera, idem	75 —	10	67.50
Le Ultime Notizie, idem	75 —	10	67.50
PERIODICI			
AVELLINO:			
Corriere dell'Irpinia, via Trinità, 53	15 —	10	13.50
CASALE MONFERRATO:			
Italia Vinicola e Agraria	25 —	10	22.50
CATANIA:			
Archivio per la raccolta e lo studio delle tradizioni popolari italiane, via Vittorio Emanuele, 333	60 —	10	54 —
FIRENZE:			
L'Universo (Istituto Geografico Militare), via Battisti, 8	50 —	20	40 —
Il Progresso Vinicolo, via delle Farine, 2 p.p.	12.30	20	10 —
Bollettino Giornaliero della Vendemmia, idem	60 —	16	50 —
Corso di Enologia, idem	45 —	22	35 —
GENOVA:			
Lo Scolaro, vico S. Matteo, 12	15 —	10	13.50
Rivista Filatelica d'Italia, via XX Settembre, 139	12.50	20	10 —
I Francobolli d'Italia, idem	15 —	10	13.50
GLENO (Trento):			
Archivio per l'Alto Adige	40 —	25	30 —
MILANO:			
Il Corriere delle Maestre, via Stelvio, 22	30.50	10	27.45
La Voce delle Maestre d'Asilo, idem	22 —	10	19.80
Gazzetta della Domenica, via Galileo Galilei, 5 bis	12 —	5	11.40
La Maglieria, via Hayez, 5	50 —	5	47.50
A. B. C. e Camiceria, idem	25 —	5	23.75
Mode Nuove, idem	26 —	5	24.70
Bambini, idem	11 —	5	10.45
Tinctoria, idem	50 —	5	47.50
Moda Italiana, idem	10 —	5	9.50
Textilia, idem	50 —	5	47.50
Vernici, idem	50 —	5	47.50
Saponi, idem	36 —	5	34.20
Maglieria Moderna, idem	7 —	5	6.65
Il Commercio Tessile, idem	30 —	5	28.50
Il Grillo del Focolare, via Lazzaretto, 16	24 —	15	20.40
La Parola e il Libro, piazza Missori, 9	24 —	10	21.60
Secolo Illustrato, piazza C. Erba, 6	20 —	5	19 —
Bertoldo, idem	25 —	5	23.75
Novella, idem	20 —	5	19 —
La Donna, idem	48 —	5	45.60

PERIODICI	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci%	prezzo per i Soci
MILANO:			
Piccola, piazza C. Erba, 6	20 —	5	19 —
Cinema, idem	40 —	5	38 —
Omnibus, idem	45 —	5	42.75
Cinema Illustrazione, idem	20 —	5	19 —
Lei, idem	20 —	5	19 —
Scenario, idem	48 —	5	45.60
La Ricerca Psichica, via Monforte, 4	20 —	10	18 —
Illustrazione Coloniale, viale S. Michele del Carso, 10	50 —	20	40 —
Il Ricamo (Casa Editrice Sonzogno, via Pasquirolo, 14)	Sconto del 5 % sui prezzi di abbonamento.		
Giornale dei Viaggi, idem			
La Radio e Scienza per Tutti, idem			
Romantica Economica, idem			
Il Romanzo d'Avventure, idem			
La Novità, idem			
La Biancheria Elegante, idem			
La Moda dei Bambini, idem			
La Moda Illustrata, idem			
Gran Moda, idem			
Romanziere Illustrato, idem			
Rivista delle Famiglie, idem			
Ultima Voga, idem			
NAPOLI:			
Rivista di Studi Pompeiani - R. Università	25 —	10	22.50
PERUGIA:			
Corriere dei Ceramisti, via Mazzini, 6	36 —	10	32.40
PISTOIA:			
Corriere Pistoiese, piazza S. Lorenzo, 6	10 —	20	8 —
ROMA:			
Echi e Commenti, via Po, 58	250 —	10	225 —
Rivista Marittima, Ministero della Marina	50 —	15	42.50
Rivista di Cultura Marinara, idem	18 —	15	15.30
Rivista Doganale, piazza Montecitorio, 115	40 —	25	30 —
L'Italia che scrive, via del Campidoglio, 5	25 —	14	21.50
Rivista di Agricoltura, via R. Grazioli Lante, 16	20.30	15	17.30
Rivista di Politica Economica, via Margutta, 61	50 —	10	45 —
Bollettino di Notizie Economiche, idem	50 —	10	45 —
L'Organizzazione Industriale, idem	20 —	10	18 —
L'Assistenza Sociale nell'Industria, idem	20 —	10	18 —
Massimario di Giurisprudenza del Lavoro idem	40 —	10	36 —
La Proprietà Edilizia, idem	12 —	10	10.80
Il Tifone, via Due Macelli, 12	15 —	10	13.50
Nuova Antologia, via del Collegio Romano, 10	100 —	10	90 —
L'Azione Coloniale, via Regina Elena, 86	20 —	10	18 —
Giovanissima, via di Monte del Gallo, 26	50 —	10	45 —
Supremazia, via dei Pontefici, 11	10 —	50	5 —
Cerevisia, via A. Bosio, 2	40 —	15	34 —
Lumen, via Napoli, 51	30 —	10	27 —
TORINO:			
L'Arte, via Nazione, 28	100 —	10	90 —

(1) Nell'inviare l'importo alle rispettive Amministrazioni menzionare la qualità di Socio della C. T. I. ed indicare il numero della Tessera.

Direttore: Sen. CARLO BONARDI

Direzione e Amministrazione: CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano – Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino – Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50

CAMPARI
Cordial Campari
MILANO
cordial Campari
LIQUOR

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 1 GENNAIO 1937 - XV E. F.